











Der Suezkanal.

Der

Suezkanal.

Von

Friedrich Szarvady.

Mit zwei Karten.



Leipzig:

F. A. Brockhaus.

1859.


LIBRARY
NOV 15 1973
UNIVERSITY OF TORONTO

Paris, le 9 Novembre 1858.

Monsieur.

La vieille idée du percement de l'Isthme de Suez va devenir un fait pratique. L'Europe s'agite pour apporter son concours à l'entreprise; le temps de la persuasion théorique est passé, le temps de l'execution positive commence.

C'est donc pour moi le moment de vous exprimer, et d'exprimer par vous, au journalisme de l'Allemagne les sentiments de reconnaissance que m'inspire, la part importante prise par la presse allemande, dans les luttes préliminaires. Elle a sans cesse soutenu notre projet, elle l'a défendu, expliqué; elle a démasqué des adversaires malveillants et convaincu les esprits bienveillants; elle a exposé l'immense utilité du canal des deux mers pour la civilisation, pour l'avenir social et commercial du monde entier. Des publicistes distingués ont défendu notre cause avec chaleur, avec enthousiasme, avec esprit et sagacité.

Je ne m'étonne pas que ces adhésions soient venues de l'Allemagne, car cette nation, plus cosmopolite que toute autre, se préoccupe moins de ses intérêts particuliers et personnels que de l'intérêt général de l'humanité. En Allemagne on ne se disait pas: „Que nous importe un projet, qui s'occupe de faire disparaître une langue de

terre si éloignée de nous? Que nous importe une route maritime, qui ne conduit pas directement les navires de toutes les nations dans nos ports?" On s'y disait au contraire: „Il s'agit de la renaissance de ce bassin, qui est entouré de toutes les patries, de tous les berceaux de la civilisation. Il s'agit de l'ouverture de nouvelles routes, d'un nouveau mouvement, de nouveaux rapports des peuples entr'eux; ce mouvement, ces rapports des nations sont le moyen le plus puissant, le levier le plus efficace de la civilisation; ils assurent la paix et avec la paix la richesse et le bonheur des sociétés humaines."

La Germanie prudente, cosmopolite et philosophe, devait comprendre cet aspect de la question; elle m'a montré, que j'étais soutenu par la plus grande force, celle des intelligences, et les nombreuses manifestations de la presse allemande m'ont aidé à poursuivre et à atteindre mon but, au milieu de tant d'obstacles que rencontre, necessairement et providentiellement, dans ce monde tout projet destiné à produir de résultats grandioses et durables.

Recevez, Monsieur, mes remerciments les plus sincères pour vous, et pour tous les organes de la publicité allemande, qui, par leur indépendance et leur désintéressement, honorent les lettres allemandes et ont protégé auprès de l'opinion publique la grande oeuvre, dont je suis l'humble et dévoué serviteur.

Ferd. de Lesseps.

À Mr. Fr. Szarvady.

Paris, 9. November 1858.

Mein Herr!

Die alte Idee der Durchstechung der Suezlandenge wird eine Wirklichkeit werden. Europa regt sich, um dem Unternehmen seinen Beistand zu bringen; die Zeit der überzeugenden Theorie ist vorüber, die Zeit des positiven Schaffens beginnt.

Dies ist der rechte Augenblick, Ihnen und durch Sie dem ganzen deutschen Journalismus den Dank auszudrücken für den Antheil, den die deutsche Presse an diesen Vorkämpfen genommen hat. Sie hat unser Project unermüdlich unterstützt, sie hat es vertheidigt und erklärt; sie hat böswillige Gegner entlarvt und die wohlwollenden Geister überzeugt; sie hat den ungeheuern Nutzen eines Suezkanals für die Civilisation, für die gesellschaftliche und commerzielle Zukunft der ganzen Welt dargelegt. Ausgezeichnete Publicisten haben unsere Sache mit Wärme, mit Begeisterung, mit Geist und Scharfsinn vertheidigt.

Es wundert mich nicht, daß Deutschland uns beipflichtet, denn diese Nation, die kosmopolitischer ist als jede andere, weiß ihre besondern und persönlichen Interessen dem allgemeinen Interesse der Menschheit unterzuordnen. In Deutschland hat man sich nicht gesagt: „Was kümmert uns ein Project, das sich bemüht, eine so entfernte Erdzunge zu beseitigen? Was kümmert uns ein Seeweg, der nicht alle Schiffe aller Nationen direct in unsere Häfen führt?" Man sagte sich: „Es handelt sich

um Wiederbelebung eines Bassins, um welches herum die Stätten und Wiegen aller Cultur lagern; es handelt sich um Eröffnung neuer Wege, um neue Bewegung und Berührung der Völker untereinander, und die Bewegung und die Berührung der Völker sind die mächtigsten Mittel, die wirksamsten Hebel der Civilisation; sie sichern den Frieden und mit dem Frieden den Reichthum und das Glück der menschlichen Gesellschaften."

Das vorsichtige, kosmopolitische und philosophische Deutschland mußte diese Seite der Frage erkennen; es hat mir gezeigt, daß ich durch die größte Kraft, jene der Intelligenz, unterstützt bin, und die zahlreichen Kundgebungen haben mir geholfen, mein Ziel zu verfolgen, es zu erreichen inmitten so vieler Hindernisse, welche sich nothwendig, providentiell an jedes Unternehmen in dieser Welt knüpfen, das bestimmt ist großartige und dauernde Ergebnisse hervorzubringen.

Empfangen Sie, mein Herr, meinen aufrichtigsten Dank für sich und für alle Organe der deutschen Presse, welche durch ihre Unabhängigkeit und Uneigennützigkeit die deutsche Literatur ehren und die bei der öffentlichen Meinung dem großen Werke das Wort geredet haben, dessen geringer und ergebener Diener ich bin.

Ferdinand von Lesseps.

Hrn. Fr. Szarvady.

Inhalt.



Einleitung.

Allgemeine Betrachtungen. Was das Buch will. Quellen, aus welchen es geschöpft hat.

Seit vier Jahren ist das Auge der Welt auf eins jener Probleme gerichtet, die unvollendet wie ein kühner Traum erscheinen, einmal zur Ausführung gekommen, nur dadurch verwundern, daß sie nicht früher aus dem Gebiete der Theoreme in jenes der Wirklichkeit übergegangen sind.

Seit 25 Jahrhunderten beschäftigte die Durchstechung der Landenge von Suez jede Epoche von culturgeschichtlicher Bedeutung. Sie kam aber nur unvollkommen zur Ausführung und verschwand bald ganz, um blos von Gelehrten und Denkern als fromme Wünsche der Zukunft schüchtern berührt zu werden.

Und doch harren 600 Millionen hinter dem schmalen Sandstreifen auf den belebenden und befruchtenden Verkehr mit 300 Millionen Menschen, welche die Vertreter des Wissens und der Gesittung unserer Zeit sind. Die da an thierischen Magnetismus glauben, erzählen von unsichtbaren Schranken, welche der Wille des Magnetismus seinem Patienten entgegenstellt, der innehalten muß und nicht weiter kann, als ob ein hoher Berg vor ihm stände. Ein so eingebildetes Hinderniß ist diese Sandbarre von Suez gegenüber den Hülfsmitteln, welche uns die Wissenschaft und die Association des Kapitals heute bieten. Und doch sind wir erst heute am Vorabend der Verwirklichung eines

Gedankens, welcher die Verhältnisse des Welthandels auf neue Bahnen zu bringen verheißt.

In den vierziger Jahren mit einigem Ernste angeregt, tritt die Frage erst heute in den Vordergrund und hat in einer verhältnißmäßig kurzen Zeit sich in der Ueberzeugung aller Gebildeten, in den Bestrebungen der Handelswelt als ein praktisches Postulat der modernen Cultur, als eine Nothwendigkeit geltend gemacht.

Wir stehen an jenem Punkte, wo die nach allen Seiten hin geprüfte Unternehmung durch eine Sanctionirung der Kapitalien der Welt aus dem Bereiche der Journalpolemik ins Leben tritt.

Obgleich es in der neuesten Zeit keine industrielle Angelegenheit gibt, welcher die gesammte Presse der Welt eine solche Aufmerksamkeit geschenkt hat, wie der Umgestaltung des Mittelmeers zu einer oceanischen Weltstraße, so scheint es uns doch keine müßige Aufgabe, Deutschland in einer wahrheitsgetreuen Schilderung von dem Stande des Unternehmens nach den verschiedenen Gesichtspunkten, von welchen aus es betrachtet werden muß, zu unterrichten.

Wir schöpfen aus den officiellen Quellen, welche Hr. Ferdinand von Lesseps seit vier Jahren veröffentlicht hat, aus dem Journal „L'Isthme de Suez", das seit dritthalb Jahren dem Gange aller das Unternehmen berührenden Ereignisse gefolgt ist, aus den verschiedenen Schriften, welche seit Jahren über diesen Gegenstand veröffentlicht worden sind und die uns in unsern seit zwei Jahren in der „Kölnischen Zeitung" mitgetheilten Artikeln zum Anknüpfungspunkt gedient haben. Wir ziehen die Abhandlungen verschiedener Ingenieure zu Rathe, die sich für oder gegen das Project des Hrn. von Lesseps ausgesprochen haben, und es liegt endlich eine eben erschienene geschichtliche Zusammenstellung der Thatsachen, welche auf den Suezkanal Bezug haben, vor unsern Augen. *)

---

*) Le Canal de Suez. Episode de l'histoire du XIXme siecle par Ernest Desplaces.

Der Verfasser der französischen Schrift bemerkt mit Recht, er gebe ein Blatt Geschichte. Die Thatsachen sind selbstredend und einige davon sind noch nicht ganz vollzogen, und die Behandlung, soll sie eine würdige sein, muß den Stempel der Unparteilichkeit und Wahrheit unverkennbar tragen.

Wir müssen uns auf bloße Beiträge beschränken; aber diese Beiträge sollen unter allen Umständen als Zeugniß von Bestrebungen dienen, welche unsere Zeit in den Augen der Zukunft ehren werden.

Diese Blätter erzählen von einem seltenen Beispiele in der Geschichte. Der aufgeklärte Fürst eines Landes, von dem die Geschichte der Civilisation viel zu berichten hatte, ehe es mit dem Umschwunge, dem die Schicksale von Nationen ebenso unterworfen sind wie jene des Einzelnen, in die heutige Abhängigkeit gerathen ist, der aufgeklärte Vicekönig von Aegypten hatte den Gedanken an diese friedliche Revolution kaum wieder aufgenommen, als er, wie jeder zeitgemäße Gedanke, wie jedes zeitgemäße Wort, sofort lauten Widerhall in allen Gemüthern fand. Dank der Energie des Mannes, den Said-Pascha seiner Freundschaft werth hält und dem er die Ausführung seines Planes übertrug, hat das Unternehmen des Suezkanals in einer Periode von vier Jahren eine Reihe von Prüfungen jeder Art durchgemacht, die uns heute zur Hoffnung berechtigen, daß es seiner Verwirklichung entgegengeht.

I.

Geschichte der Concession: Verhältniß Hrn. von Lesseps' zum Vicekönig von Aegypten. Denkschrift des Gründers an den Vicekönig. Feierliche Kundmachung der Concession. Lesseps schreibt an den englischen Agenten in Aegypten. Wörtliche Anführung der Einleitungsworte der Bewilligungsacte. Inhalt derselben. Ferdinand von Lesseps unternimmt mit Linant- und Mougel-Bei eine erste Forschungsreise auf dem Isthmus (December 1854 bis Januar 1855). Vorproject. Erste Reise von Lesseps' nach Konstantinopel (Februar 1855). Widerstand Lord Redcliffe's. Beistimmung der Pforte. Schreiben von Reschid-Pascha an den Vicekönig von Aegypten (1. März 1855). Note von Lesseps' an Lord Redcliffe (28. Februar 1855). Rückkehr nach Aegypten. Neue Denkschrift. Reise nach Europa. Erste Reise nach England. Die Aufnahme, welche Lesseps dort findet. Beipflichtung seitens der Ostindischen und der Peninsular und Oriental Compagnie.

Im Juli 1854, also einen Monat nachdem Mohammed Said, der Sohn Mehemed-Ali's, als Nachfolger von Abbas-Pascha den Thron bestieg, erhielt Ferdinand von Lesseps eine Einladung, ihm in Aegypten einen Besuch zu machen. Schon in den Jahren 1831 – 38, zur Zeit, als Hr. von Lesseps französischer Consul in Aegypten gewesen, hat sich ein vertrautes Verhältniß zwischen den beiden gestaltet; sowie der Vater derselben, Graf Mathieu von Lesseps, der erste Vertreter Frankreichs in Aegypten seit dem Rückzuge der französischen Expedition, ein Freund des Bimbaschi Mehemed-Ali gewesen, zu dessen Erhebung er mit beigetragen hat.

Hr. von Lesseps begab sich lediglich dieser Einladung folgend und ohne jede Sendung seitens der französischen Regierung im Monat August nach Aegypten. Wie er uns selbst erzählt*), war es auf einer Reise nach Kairo durch die Libysche Wüste, daß zum ersten mal das Gespräch auf den Durchstich der Landenge von Suez kam. „Der Vicekönig war durchdrungen von den großartigen Ergebnissen des Unternehmens und er verlangte eine Denkschrift von mir. Die Möglichkeit eines Verbindungskanals konnte nicht mehr bezweifelt werden, denn dieser Kanal war bereits dreimal ausgeführt und hatte unter den Pharaonen, unter den Ptolemäern wie unter den Khalifen der Schiffahrt gedient."

Die Denkschrift, welche der Vicekönig von Hrn. von Lesseps verlangte, um seinen eigenen Absichten feste Anhaltspunkte zu geben, wurde ihm von jenem schon im November des nämlichen Jahres im Lager von Marea in der Libyschen Wüste überreicht.**)

Dieses Actenstück behandelte die Geschichte der frühern Kanäle, die Projecte von Bonaparte und Mehemed-Ali, die neuern Arbeiten von Linant-Bei, Gallice-Bei, Mougel-Bei, von Paulin Talabot und dessen Mitarbeitern Negrelli und Robert Stephenson, es ließ sich über die Möglichkeit des Unternehmens für die Welt wie für die Türkei aus, endlich über die Interessen, die sich für die andern Nationen daran knüpfen.

Der Vicekönig erkannte in dieser Darstellung den getreuen Ausdruck seiner eigenen Ansichten, und schon am 30. November 1854 ertheilte er die Bewilligung zur Errichtung des Suezkanals, dessen Ausführung er in die Hände seines Freundes legte, und es hat sich gezeigt, daß der Scharfblick Said-Pascha's ihn die richtige Wahl hat treffen lassen.

Diese Handlung wurde mit Feierlichkeit begangen und die Bewilligung wurde angesichts aller in der Citadelle von Kairo

---

*) Percement de l'Isthme de Suez, exposé des documents officiels, S. 1 fg.

**) A. a. O., S. 43—52.

vereinigten europäischen Consuln vom Vicekönige in Person verkündigt.

Der britische Agent, Hr. Bruce, hatte von Hrn. von Lesseps im Namen des Vicekönigs schon zwei Tage vorher eine besondere schriftliche Mittheilung bekommen, welche die Ueberreichung der obenerwähnten Denkschrift einbegleiten sollte.

In diesem Schreiben wird Gewicht darauf gelegt, wie alles, was geeignet ist, dem Handel, der Industrie und der Schiffahrt Ausdehnung zu verschaffen, England zum Vortheile gereichen muß, das durch seine Marine, durch seine Industrie wie durch seine Handelsbeziehungen allen andern Ländern voraus ist. „Blos ein beklagenswerthes, auf dem während langer Zeit bestandenen politischen Antagonismus zwischen England und Frankreich beruhendes Vorurtheil hat der Meinung Glauben verschaffen können, daß die Eröffnung des Suezkanals, dieses Werk der Civilisation und des Fortschritts, den Interessen Großbritanniens nicht gemäß sei. Das aufrichtige Bündniß der beiden an der Spitze der Civilisation stehenden Nationen, das bereits die Möglichkeit der Lösung von Problemen dargethan hat, die in der gemeinen Tradition bisher für eine Unmöglichkeit galt, wird unter andern Wohlthaten auch gestatten, diese unermeßliche Suezkanalfrage mit Unparteilichkeit zu prüfen, sich genaue Rechenschaft vom Einflusse dieses Unternehmens auf den Wohlstand aller Völker zu geben und den Glauben als eine Ketzerei zu bezeichnen, daß das Unternehmen, welches die Entfernung zwischen dem Osten und dem Westen um die Hälfte abkürzen soll, England schaden könne, dem Herrn von Gibraltar, Malta, den Jonischen Inseln, Aden und den wichtigen Niederlassungen an der Ostküste von Afrika, in Indien und Australien.

„Ebenso gut als Frankreich, ja in noch höherm Grade, muß England den Durchstich dieser 30 Meilen langen Erdzunge wünschen, welche niemand, dem die Civilisation und der Fortschritt am Herzen liegt, auf der Karte sehen kann, ohne den Wunsch zu hegen, daß dieses einzige Hinderniß auf der Straße des Welthandels verschwinde."

Die Bewilligungsacte, deren Inhalt wir in einer gedrängten

Uebersicht dem Leser mittheilen wollen, wird durch folgende bemerkenswerthe Worte eingeleitet:

„Nachdem unser Freund Ferdinand von Lesseps unsere Aufmerksamkeit auf die Vortheile gelenkt hat, welche für Aegypten aus einer Verbindung des Mittelmeers mit dem Rothen Meere durch einen auch großen Schiffen zugänglichen Kanal entspringen können, nachdem er uns die Möglichkeit der Bildung einer aus den Kapitalisten aller Nationen zusammengesetzten Gesellschaft gezeigt, haben wir seine uns unterbreiteten Combinationen gebilligt und ertheilen ihm hiermit die ausschließliche Gewalt zur Bildung und Leitung einer allgemeinen Gesellschaft zum Durchstiche der Suezlandenge und zur Ausbeutung eines Kanals zwischen den beiden Meeren, sowie das Recht, alle Arbeiten und Bauten zu unternehmen und unternehmen zu lassen, unter der Bedingung, daß die Gesellschaft im Falle einer Expropriation aus Rücksichten öffentlicher Nützlichkeit, die Privateigenthümer vorher entschädigt."

Nun folgt die ausführliche Auseinandersetzung der Rechte und Pflichten des Concessionärs und der von ihm gegründeten Gesellschaft.

Diese wird den Namen „Allgemeine Gesellschaft des Seekanals von Suez" führen und unter der Leitung des Hrn. von Lesseps stehen. Gegenstand derselben ist der Durchstich der Landenge von Suez, die Ausbeutung eines für die große Schiffahrt geeigneten Kanals zwischen den beiden Meeren, die Gründung oder Herrichtung von zwei hinreichenden Einfahrten, die eine im Mittelländischen und die andere im Rothen Meere, sowie die Errichtung eines oder zweier Häfen.

Die Bewilligung erstreckt sich auf die Dauer von 99 Jahren, vom Tage der Eröffnung des Kanals an gerechnet.

Die Arbeiten werden ausschließlich auf Kosten der Gesellschaft ausgeführt und diese erhält alle nothwendigen Grundstücke, insofern sie nicht Privateigenthum, ohne Entgelt.

Die ägyptische Regierung beansprucht 15 Procent des reinen Einkommens der Gesellschaft für sich ohne Beeinträchtigung der Interessen und Gewinnantheile von den Actien, welche sie bei

Ausgabe der Actien für ihre Rechnung zu zeichnen sich vorbehält und ohne daß sie für die Ausführung der Arbeiten oder die Operationen der Gesellschaft Bürgschaft leistet.

Vom übrigen Gewinn bekommen die Actionäre 75 und die gründenden Mitglieder 10 Procent.

Die erhobenen Durchfahrtsabgaben, welche gemeinschaftlich vom Vicekönig und der Gesellschaft festgesetzt werden, müssen für alle Nationen gleich sein und darf für keine derselben ein besonderer Vortheil ausbedungen werden.

Aber außer dem Seekanal zwischen den beiden Meeren soll noch ein Süßwasserkanal hergestellt werden, welcher dem alten Kanale der Pharaonen entspricht.

Infolge der Reise, welche die internationale Commission der Suezkanalgesellschaft nach Aegypten unternommen hat, wurde es der Gesellschaft in der That zur Pflicht gemacht, außer dem directen Seeschiffahrtskanale von Suez nach Pelusium 1) einen Bewässerungskanal anzulegen, der auch zur Flußschiffahrt geeignet sein muß, und 2) aus diesem Kanal zwei Bewässerungs- und Speisungsarme abzuleiten, welche nach den Richtungen von Suez und Pelusium fließen.

Nach der in dieser Weise abgeänderten Bewilligungsacte sollen die Arbeiten im Laufe von sechs Jahren vollendet sein, es müßten denn unüberwindliche Hindernisse, unverschuldete Verzögerungen eintreten.

Die ägyptische Regierung überläßt der Gesellschaft die unbebauten Ländereien, welche sich längs des Flußkanals hinziehen, und müssen diese von der Gesellschaft auf eigene Kosten bebaut und bewässert werden.

Während 10 Jahren von Eröffnung des Kanals hat die Gesellschaft von diesen Grundstücken keine Steuer zu bezahlen. Während der weitern 89 Jahre der Dauer der Concession hat die Gesellschaft den Zehnt an die ägyptische Regierung zu entrichten und nach Ablauf derselben wird sie ebenfalls im Besitze der ihr zugestandenen Grundstücke bleiben, aber die Steuern bezahlen, welche andere Ländereien ähnlicher Natur in Aegypten zu tragen haben.

Die Ertheilung der bebaubaren Grundstücke in dem Wadi Tumilat (das Land Gosen der Bibel) ist ein bedeutender Vortheil für die Gesellschaft, und damit über dieses Zugeständniß kein Streit entstehen könne, setzt die Bewilligungsacte fest, daß der Ingenieur des Vicekönigs, Linant=Bei, welcher in Eigenschaft eines vicekönigliche Commissars der Gesellschaft zugewiesen ist, den Plan der ertheilten Grundstücke aufzunehmen hat, welche zur Errichtung des See= wie des Süßwasserkanals, sowie jener, die zur Urbarmachung verwendet werden sollen. Jede Speculation mit den zu ertheilenden Grundstücken, welche öffentliches Eigenthum sind, wird sofort verboten, und die Privaten gehörenden Liegenschaften, welche diese durch den Kanal der Gesellschaft bewässern lassen werden, müssen eine bestimmte Abgabe von jedem Feddhan bezahlen; die Gesellschaft hat 200000 Feddhan (zwei Feddhan machen eine Hektare aus). Die Gesellschaft ist ferner ermächtigt, aus den, der öffentlichen Domäne angehörenden Bergwerken und Steingruben alle zu den Kanalarbeiten und den davon abhängenden Bauten erforderlichen Materialien ohne Entrichtung irgendeiner Abgabe zu holen; sie kann auch alles, was zur Ausbeutung ihrer Concession nothwendig ist, aus dem Auslande zollfrei beziehen.

Nach Verlauf der Bewilligungszeit tritt die ägyptische Regierung an die Stelle der Gesellschaft und wird alle Rechte derselben und den vollen Besitz des Seekanals wie aller dazu gehörigen Anstalten übernehmen. Ein freundliches Uebereinkommen oder eine schiedsrichterliche Erkenntniß wird die der Gesellschaft für Abtretung ihres Materials und ihrer beweglichen Güter zu zahlende Entschädigung festsetzen. .

Endlich verfügt die Bewilligungsacte, daß der Director der Gesellschaft die Statuten derselben dem Vicekönig zur vorherigen Genehmigung zu überreichen hat. Später vorzunehmende Abänderungen müssen auch seine vorläufige Genehmigung bekommen.

„Wir versprechen", so schließt das Document, „unsere gute und ehrliche Mitwirkung sowie jene aller Beamten von Aegypten zur Ausführung und Ausnutzung des gegenwärtigen

Hrn. von Lesseps und der von ihm zu bildenden Gesellschaft verliehenen Gewalten." *)

Am 5. Januar 1856 **) wurde dieser Act durch einen zweiten bestätigt, worin die Lasten der Gesellschaft noch genauer festgesetzt werden, ebenso die Concessionen, Privilegien und Vortheile, die ihr zugesprochen sind; endlich auch die Erleichterungen, welche ihrer Verwaltung gewährt werden sollen.

Hr. Ferdinand von Lesseps hebt mit Recht hervor, daß dieser Act des Vicekönigs das Unternehmen zu einem allgemein nützlichen macht und somit den Erfolg gewährleistet. Said-Pascha spricht den Nationen beider Hemisphären gleiche Rechte zu, sowie auch alle Völker an der Ehre und dem Gewinne dieses Unternehmens theilhaben können.

Dies war die ursprüngliche Concession und Hr. von Lesseps that sofort einen praktischen Schritt zur Verwirklichung seines Projects, das ihn nun ganz erfüllen und jeden Augenblick seines thätigen Lebens in Anspruch nehmen soll. Er macht sich auf den Weg, um durch eine neue Erforschung der Landenge die bereits vorhandenen Studien zu vervollständigen. Linant-Bei und Mougel-Bei, zwei Ingenieure, die während 25 Jahren Aegypten mit großen hydraulischen Arbeiten beschenkt haben, sind für diese Arbeit bezeichnet worden.

Diese Durchforschung vom Schauplatze seines Werkes, das den Mittelmeerstaaten den Zutritt zum Welthandel eröffnen soll, dauerte zwei Monate und wurde im December und Januar 1854 und 1855 vollbracht. Die wissenschaftliche Karavane nahm ihren Weg von Pelusium nach Suez, d. h. von Nord nach Süd, und die beiden Ingenieure sprachen sich nach genauer Prüfung der vorgefundenen Verhältnisse mit großer Bestimmtheit für die directe 29 Meilen lange Trace aus, welche von Suez nach Pelusium geht. Schon damals war also der Vorschlag zur Be-

---

*) Dieses Aktenstück ist von Kairo den 30. November 1854 datirt. A. a. O., S. 54.

**) A. a. O., zweite Serie, S. 291.

seitigung des indirecten längern Weges von Suez nach Kairo und von Kairo nach Alexandrien gemacht.

Der Vicekönig hatte sich schon früher vielfach mit der Frage befaßt und er besitzt nautische Kenntnisse genug, um die Frage gehörig beurtheilen zu können. Er erkannte auch, daß der directe Durchstich allein der Weltschiffahrt die gewünschten Vortheile zu gewähren im Stande wäre. In seinem Auftrage ertheilte Hr. von Lesseps den ägyptischen Ingenieuren Weisungen in diesem Sinne.*)

Linant-Bei und Mougel-Bei hatten ihre Vorstudien schon im Monat März 1855 beendigt und alle ihnen zur Prüfung vorgelegten Fragen discutirt. Dieses wichtige Actenstück, das Hr. von Lesseps zur öffentlichen Kenntniß brachte**), hatte vorzüglich den Zweck, die Aufmerksamkeit der gelehrten und der gebildeten Welt auf die Kanalisirung zu lenken und sollte den fernern Operationen als positive Grundlage dienen.

Hr. von Lesseps, der den technischen Theil seiner Aufgabe in guten Händen wußte, war schon im Februar 1855 nach Konstantinopel gegangen, um die Genehmigung des Sultans für die erhaltene Concession und die Erlaubniß zum Beginn der Arbeiten zu erwirken. Es handelte sich da um eine bloße Förmlichkeit, zu welcher der Vicekönig durch seine Verträge mit der Pforte keineswegs verhalten ist, und Hr. von Lesseps schmeichelte sich mit der Hoffnung, daß, da keinerlei Einwendung vorlag, der von ihm angesuchte Ferman ihm ohne weiteres ausgefolgt werden würde. Hr. von Lesseps wußte es und erhielt neue Beweise dafür, daß Se. Hoheit der Sultan sowol als alle seine Räthe damals dem Unternehmen ebenso geneigt waren, als sie es heute sind.

Der Sultan nahm den Freund des Vicekönigs mit großem Wohlwollen auf und der Großvezier, den Hr. von Lesseps schon seit lange kannte, begriff alle Folgen der Eröffnung der Landenge von Suez und sprach sich ohne Rückhalt für die Nützlichkeit der neuen Handelsstraße aus.

---

*) A. a. O., erste Serie, S. 61.

**) A. a. O., zweite Serie, S. 67—214.

Der Großvezier wollte den Ferman unterzeichnen, als der heutige Lord Stratford de Redcliffe, der englische Gesandte am Hofe von Konstantinopel, den Wunsch aussprach, daß die kaiserliche Genehmigung nicht eher erfolge, als bis er die hierauf bezüglichen Weisungen seiner Regierung erhalten hätte. Hr. Ferdinand von Lesseps wurde zu Rathe gezogen und hat aus Mäßigung, aus Rücksicht für England und die Aufrechterhaltung des fortdauernden herzlichen Einverständnisses zwischen den westmächtlichen Ländergenossen in diesen Aufschub gewilligt. Hr. Ferdinand von Lesseps vermied auf diese Weise die öffentliche Kundgebung der beiden Gesandtschaften und begnügte sich damit, Lord Stratford eine Note zu überreichen. Er hörte darum nicht auf, die aufgeschobene Ratificirung als eine pure Förmlichkeit zu betrachten und mußte in dieser Meinung durch den Umstand sich bestärkt fühlen, daß Reschid-Pascha ihm folgendes Schreiben für den Vicekönig gab.

„Den 12. des Monats Dschemadi-el-akhir 1271 (1. März 1855).

„Ihr sehr ergebener Diener hat die Ehre, Ihnen Folgendes auseinanderzusetzen:

„Hr. Ferdinand von Lesseps kehrt gegenwärtig zu Ew. Hoheit zurück. Er ist in der That, wie Ew. Hoheit uns bekannt gemacht haben, ein Gast, der durch sich selbst jede Art von Rücksicht und Achtung verdient. Der Gegenstand seiner Hierherkunft ist der Suezkanal gewesen, eine überaus nützliche Unternehmung. Während seines Aufenthalts in Konstantinopel habe ich das Vergnügen gehabt, ihn mehrmals zu sehen und mich mit ihm über verschiedene Gegenstände zu unterhalten. Er hat auch die Ehre gehabt, Sr. Hoheit dem Sultan vorgestellt zu werden, und ist seinerseits Gegenstand des höchsten Wohlwollens gewesen.

„In Gemäßheit des kaiserlichen Befehls, welcher bezüglich des so interessanten Suezkanals erlassen worden ist, wird diese Frage gegenwärtig im Schoße des Ministerraths geprüft. Da Hr. von Lesseps das Ende der Verhandlungen nicht abwarten kann, hat er sich zur Abreise von hier entschlossen.

„In kurzem werde ich Ew. Hoheit das ausführliche Ergebniß dieser Conferenzen mitzutheilen haben.

Mustapha Reschid."

Dieser Brief galt dem Vicekönige als Beweis, daß er auf den Beitritt seines Oberherrn zählen dürfe; allein hier beginnt nun der Kampf, den Hr. von Lesseps gegen den Einfluß der englischen Regierung zu bestehen hat, der sich in Schritten der englischen Diplomatie in Konstantinopel und später in officiellen Erklärungen von der Parlamentstribüne herab geäußert hat.

Lord Stratford war damals in Konstantinopel allmächtig, und keiner der europäischen Diplomaten hätte es gewagt, sich mit diesem furchtbaren Gegner zu messen, und würde er es gewagt haben, so würde er entschieden erlegen sein. Lord Stratford de Redcliffe hatte zwei unberechenbare Vortheile vor seinen Collegen voraus, er handelte ganz nach eigener Eingebung und brauchte niemals die Weisungen seiner Regierung abzuwarten. Ferner kannte er die Verhältnisse im Orient besser als sämmtliche Mitglieder der europäischen Diplomatie, er kannte die Mittel, die angewendet werden müssen, um auf die türkischen Staatsmänner zu wirken, und er schreckte vor deren Anwendung nie zurück. Hr. Ferdinand von Lesseps hatte mehrere Unterredungen mit dem englischen Diplomaten und verleugnete niemals jenen Freimuth und jene Offenheit, welche der Gründer des Unternehmens und dessen Mitarbeiter stets an den Tag gelegt haben.

„Es gibt Fragen", sagte er in der obenerwähnten Note, „welche nur mit Freimuth besprochen zu werden brauchen, um gut gelöst zu werden, sowie es Wunden gibt, die man blos aufzudecken hat, um sie zu heilen. Ermuthigt durch die Loyalität, mit welcher Sie meine Vorstellungen über einen Gegenstand aufgenommen haben, dessen Wichtigkeit ich mir nicht verhehle, erlaube ich mir, Ihrer Würdigung einen Gesichtspunkt zu empfehlen, von dem aus die Suezkanalfrage mit zu betrachten ist. Der hohe Einfluß, den Ihr Charakter und Ihre lange Erfahrung Ihnen bei den Beschlüssen Ihrer Regierung in allen orientalischen Angelegenheiten mit Recht liefern, machen es mir zur Pflicht,

nichts zu vernachlässigen, was zu Ihrer genauen Kenntniß der Sachlage beitragen kann.

„Die durch das enge Bündniß zwischen Frankreich und England bereits errungenen Ergebnisse beweisen hinreichend, wie wichtig die Einigung dieser beiden Völker für das europäische Gleichgewicht und die Civilisation sei. Es handelt sich somit um die Zukunft, um das Glück aller Völker des Weltalls, ein Verhältniß zu erhalten, das zur Ehre der Regierungen, die es gebildet haben, allein im Stande ist, der Menschheit mit der Zeit die Wohlthaten des Fortschritts und des Friedens zu sichern. Daher die Nothwendigkeit, im voraus alle Ursachen eines Bruches, ja nur einer Erkaltung zwischen den beiden Völkern zu beseitigen; daher auch die patriotische Pflicht, die Umstände zu prüfen, welche geeignet sein könnten, in Zukunft die Jahrhunderte alten Gefühle des Antagonismus zu erwecken und im Herzen der einen oder der andern Nation jene Bewegungen hervorzurufen, gegen deren Heftigkeit die Weisheit der Regierungen sich ohnmächtig zeigt. Die Beweggründe einer feindlichen Nebenbuhlerschaft machen allmählich jenem Wetteifer Platz, welcher große Dinge gebiert.

„Wenn man die Situation im allgemeinen beurtheilt, so ist nicht abzusehen, auf welchem Schauplatze und aus welchem Anlasse sich jene Kämpfe erneuern sollten, welche die Welt während so langer Zeit mit ihrem Blutvergießen heimgesucht haben. Sind es Finanz- und Handelsinteressen, welche die beiden Völker entzweien können? Die Kapitalien Großbritanniens, die bei allen französischen Unternehmungen betheiligt sind, sowie die ungeheure Entfaltung, welche der internationale Handel gefunden hat, bilden Bande zwischen ihnen, die jeden Tag enger werden. Sind es die politischen Interessen und die Principienfragen? Beide Nationen haben nur Einen Zweck, denselben Ehrgeiz: den Sieg des Rechts über die Gewalt, der Civilisation über die Barbarei. Sind es endlich kleinliche Rücksichten wegen Gebietserweiterungen? Die Westvölker erkennen im Gegentheil, daß die Erde weit genug ist, um dem Unternehmungsgeiste, der ihre Mitglieder beseelt, neue Länder zur Ausbeute, Menschen zur Veredelung zu bieten, und

es wird allgemein gefühlt, daß, wenn die beiden Flaggen nebeneinander auf derselben Seite sind, die Eroberung der einen der Thätigkeit der andern zum Nutzen gereicht.

„Auf den ersten Anblick bemerkt man also nichts, was die guten Beziehungen zwischen England und Frankreich unterbrechen könnte."

„Betrachtet man jedoch die Sache in der Nähe, so drängt sich uns eine neue Eventualität vor den Sinn, welche den aufgeklärtesten und gemäßigtsten Cabineten die Vorurtheile und Leidenschaft der Masse mittheilt und im Stande ist, die alten Antipathien wieder zu beleben und in der Allianz die Güter zu gefährden, deren Quelle diese ist.

„Es gibt in der That einen Punkt der Erde, an dessen ungehinderte Zugänglichkeit die politische und commerzielle Macht Großbritanniens sich knüpft, einen Punkt, dessen Besitz Frankreich in vergangenen Jahrhunderten seinerseits angestrebt hatte. Dieser Punkt ist Aegypten; der gerade Weg, der von Europa nach Indien führt, Aegypten, das zu verschiedenen malen mit französischem Blute gedüngt wurde.

„Es ist überflüssig, die Gründe auseinanderzusetzen, aus welchen England sich mit aller Macht dem Besitze Aegyptens seitens einer nebenbuhlerischen Nation widersetzen muß; allein man darf ebenso wenig außer Rechnung lassen, daß Frankreich, obgleich es weniger positive Interessen für denselben bestimmen, beherrscht von ruhmreichen Ueberlieferungen, getrieben von nicht so sehr vernunftgemäßen als instinctartigen Gefühlen, welche nur um so mehr Gewalt über die eindrucksfähigen Gemüther seiner Bewohner üben, England nicht den ruhigen Besitz von Aegypten zu gönnen vermag. Es ist klar, daß, solange der Weg nach Indien frei und sicher ist, England sich nicht den bedenklichsten Schwierigkeiten aussetzen werde, um ein Land zu erobern, das nur als Transitweg für dasselbe Wichtigkeit hat. Es ist ebenso einleuchtend, daß Frankreich, dessen Politik seit 50 Jahren darin besteht, zur Wohlfahrt Aegyptens beizutragen, es sei durch seine Rathschläge oder durch die Mitwirkung einer großen Anzahl von Franzosen, welche sich in der Wissenschaft, in der Verwaltung,

in den Künsten des Friedens oder in der Kriegskunst auszeichnen, keinen Versuch machen wird, nach dieser Richtung die Pläne einer andern Zeit zu verwirklichen, solange England sich fern hält.

„Wenn aber eine jener Krisen ausbricht, welche den Orient so oft erschüttert haben, wenn sich Vorfälle ergeben, die England nöthigen, festen Fuß in Aegypten zu fassen, um zu verhindern, daß ihm eine andere Nation zuvorkommt, dann wird niemand behaupten, die Allianz könne die Verwickelungen überleben, welche ein solches Ereigniß hervorrufen würde. Und warum würde England sich gezwungen glauben, sich zum Herrn von Aegypten zu machen, selbst auf die Gefahr hin, den Bund mit Frankreich zu brechen? Aus dem einzigen Grunde, weil Aegypten England auf dem geradesten und kürzesten Wege zu dessen westlichen Besitzungen führt, weil es diesen Weg stets für sich offen halten muß, und weil es einem so gewaltigen Interesse gegenüber an keine Ausgleichung denken kann. Aegypten kann also durch seine natürliche Lage noch immer der Gegenstand eines Zusammenstoßes zwischen Frankreich und England werden. Aber diese Möglichkeit eines Bruches würde verschwinden, wenn infolge eines providentiellen Ergebnisses die geographischen Bedingungen der Alten Welt eine solche Umgestaltung erführen, daß der Weg nach Indien statt durch das Herz von Aegypten zu führen, an dessen Grenze verlegt würde und, der ganzen Welt offen stehend, niemals ausgesetzt wäre, den bevorzugten Besitz irgendeiner Nation zu bilden.

„Nun denn, dieses Ereigniß, das in den Absichten der Vorsehung liegen muß, ist für die Menschheit eine verwirklichbare Möglichkeit geworden. Es kann durch Menschenhand bewerkstelligt werden und wird durch den Durchstich der Landenge von Suez gesichert, durch eine Unternehmung, welcher die Natur keinerlei Hinderniß entgegengesetzt hat, und der sicherlich alle freien Kapitalien Englands ebenso gut zufließen würden als jene der andern Länder.

„Ist einmal die Sandbarre durchschnitten, haben sich die Fluten des Mittelmeeres mit jenen des Rothen vermischt, ist die

Eisenbahn vollendet, so wird Aegypten einen größern Werth als Productions-, als Handelsland, als Land für die allgemeine Aufspeicherung, für den allgemeinen Transit gewinnen und seine gefährliche Wichtigkeit als ungewisse oder bestrittene Verkehrsstraße einbüßen. Sein Besitz würde für England kein Interesse mehr haben und somit aufhören, der mögliche Gegenstand eines Zusammenstoßes zwischen dieser Macht und England zu sein; die Einigkeit der beiden Völker ist unerschütterlich und die Welt vor dem Unheil gesichert, welche ein Bruch in seinem Gefolge hätte. Dieses Ergebniß bietet solche Bürgschaften für die Zukunft, daß eine bloße Andeutung derselben genügt, dem Unternehmen, dem seine Gewährleistung zu verdanken wäre, die Sympathie und die Bemühungen der Staatsmänner zu sichern, deren Zweck sein muß, die französisch-englische Allianz durch unerschütterliche Grundlagen zu festigen. Sie sind einer dieser Männer, Mylord, und Sie haben einen zu großen Einfluß in den Verhandlungen der hohen Politik, als daß ich es nicht hätte für meine Pflicht halten müssen, Sie mit meinen sehnlichen Wünschen bekannt zu machen.

Ferdinand von Lesseps."

Dieses Schreiben ist von Konstantinopel (28. Februar 1855) datirt.

Der Gründer des Suezunternehmens hat, der Leser wird es ohne Mühe zugeben, eine ebenso offene als beherzigenswerthe Sprache geführt, und der englische Standpunkt ist mit so viel Takt berührt, daß nur die Voreingenommenheit der englischen Staatsmänner, welche Lord Stratford de Redcliffe und Lord Palmerston als die englischen Orakel der auswärtigen Politik erachteten, unberührt von derselben geblieben sind.

Leider haben diese Männer das große Wort behalten, wie wir im Verlaufe dieser Auseinandersetzung sehen werden.

Hr. von Lesseps verließ Konstantinopel und begab sich neuerdings zum Vicekönige, und von diesem wurde er nach Europa gesandt, um die öffentliche Aufmerksamkeit und die öffentliche Discussion auf den Suezkanal zu richten und auch um die Organisation des Unternehmens im Sinne der Universalität vorzu-

bereiten, welche vom Ursprunge den Charakter desselben ausmacht.

Ehe er Aegypten verließ, überreichte er dem Vicekönige eine Denkschrift, worin er die Reihenfolge der Arbeiten aufzählte, die noch erübrigten und zu deren Ausführung er sich nun anschickte.

„Sowie das Project Ihrer Ingenieure nun in Europa gedruckt sein wird, und nachdem aus den Bemerkungen der Sachverständigen eines jeden Landes umfassende Lehren gezogen werden können, soll zur Ernennung einer Commission von Ingenieuren vorgeschritten werden, welche durch ihre hydraulischen Arbeiten bekannt sind und in England, Frankreich, Deutschland und Holland gewählt werden sollen. Diese Ingenieure werden ihre Meinung über das Project vor den Ingenieuren Ew. Hoheit abgeben und sie werden die Umänderungen bezeichnen, welche ihnen räthlich scheinen mögen. Es sollen alle Mittel der Commission zur Verfügung gestellt werden, um ihr die Erforschung der Landenge zu ermöglichen, falls sie es für nothwendig erachtete, die Lokalitäten zu besichtigen, ehe sie sich ausspricht.

„Ew. Hoheit haben gewünscht, daß die Studien der verschiedenen Länder auf gewisse Grenzen beschränkt bleiben. Nachdem Ew. Hoheit die zahlreichen Projecte durchgesehen hat, welche seit 50 Jahren den Regierungen oder dem Publikum vorgeschlagen worden sind, lassen Sie die Anwendung aller Mittel zu, welche die Wissenschaft für die besten halten wird, um die Verbindung der beiden Meere durch den Durchstich der Landenge zu bewerkstelligen, an irgendeinem westlich vom Nil gelegenen Punkte derselben; allein Ew. Hoheit haben erklärt, daß Sie der Gesellschaft des großen Seekanals nicht erlauben würden, eine Trace zu wählen, welche die westlich vom Damiettearm gelegene Mittelmeerküste zum Ausgangspunkte machen und den Nil durchschneiden würde.

„Erst nach Annahme der Verbindungstrace zwischen den beiden Meeren und nachdem alle Vortheile und alle Verpflichtungen der Theilnehmer genau bestimmt sein werden, sollen die Kapitalisten und das Publikum zur Actienzeichnung eingeladen werden, und

es werden die Vertreter der Betheiligten in letzter Instanz über alle Fragen, welche sich an die Ausführung und an die Ausbeutung des Unternehmens knüpfen, entscheiden."*)

Dieses Programm, das Hr. Ferdinand von Lesseps vor dreiundeinhalb Jahren mit sicherm Blicke und fester Hand niedergeschrieben, hat er mit redlicher Treue und mit anerkennenswerther Ausdauer eingehalten. Schritt für Schritt wurde der angezeigte Gang befolgt, was nur Männern möglich ist, die genau wissen, was sie wollen und das Gewollte mit Energie erstreben.

Als Hr. von Lesseps den Vicekönig verließ, um sich neuerdings nach Europa zu begeben, hatte er somit nach zwei Richtungen hin thätig zu sein; er mußte das Unternehmen durch die Wissenschaft zu heiligen und commerziell zu sichern suchen. Es ist allbekannt, mit welchem Erfolg dies geschah, und wir werden die Geschichte dieser erfolgreichen Bemühungen in der Folge erzählen und glauben dadurch einen Beitrag zur Culturgeschichte zu liefern. Die Zeit ist endlich gekommen, wo die Wanderungen eines Mannes wie Lesseps den Gebildeten ebenso interessiren, als die Massen durch kriegerische Thaten sich angezogen fühlen.

Kaum in Europa angelangt, begab sich Hr. von Lesseps nach England (Juni 1855), wo noch manche Voreingenommenheit gegen das Unternehmen, wie er wußte, zu besiegen war. Er gab allen, die es wünschten, die nöthige Auskunft über den Stand des Projects, über die moralischen und materiellen Grundlagen des Unternehmens und veröffentlichte auch die vorzüglichsten Documente, welche zum Verständnisse seines Vorhabens beitragen konnten.

Hr. Ferdinand von Lesseps machte schon während jener ersten Reise die tröstliche Erfahrung, welche sich später aus Anlaß der zahlreichen Meetings wiederholen sollte, daß kein aufgeklärter Engländer die Befürchtung äußerte, daß ein Ereigniß, welches der ganzen Welt zum Vortheile gereicht, den Handelsbeziehungen Englands irgendwie schaden könnte. Wenn Zweifel laut wurden,

*) A. a. O., erste Serie, S. 219.

so galten diese der Ausführbarkeit; aber diese einmal zugegeben, gestanden alle Männern von Auszeichnung, mit welchen Hr. von Lesseps sich über den Gegenstand unterhielt, daß Englands Handel nur dadurch gewinnen könnte.

Hr. Ferdinand von Lesseps konnte nach jener ersten Aufnahme in England nicht ahnen, welchen Widerstand er später seitens der englischen Politik erfahren sollte. Wie bemerkt, waren die Einwendungen zu jener Zeit gegen die materielle Ausführbarkeit gerichtet, worauf Hr. von Lesseps mit Recht zur Antwort gab, daß, wenn der Kanal unmöglich ist, man ihn nicht ausführen werde. Hier und da wurde auch die Befürchtung ausgesprochen, das Kanalproject könne die Vollendung der Eisenbahn von Kairo nach Suez verzögern. Zur Beruhigung nach dieser Richtung hin befahl der Vicekönig, die Strecke von Kairo nach dem Rothen Meere in Angriff zu nehmen zur nämlichen Zeit, wo er den Suezkanal decretirte. Von anderer Seite zeigte man Angst, diese großartigen Arbeiten würden Europa zu viele Arme entziehen und zu viele Arbeiter nach Aegypten locken; aber man beruhigte sich mit der Antwort, daß blos Fellahs zugezogen werden sollen. Auch der Widerstand der ottomanischen Pforte wurde vorgeschoben; allein auf seine genaue Kenntniß der Verhältnisse gestützt, durfte Hr. von Lesseps die Versicherung geben, daß die türkische Regierung, von fremdem Einflusse unbehelligt, ihre Einwilligung zu diesem Unternehmen gern geben würde.

Für die furchtsamen Gemüther, welche von dem Umschlagen in der Handelsbewegung, welche der Suezkanal herbeiführen dürfte, Nachtheile für Englands Handelsbeziehungen voraussahen, gab es ein schlagendes Argument. Hr. Ferdinand von Lesseps schlug vor, diejenigen um ihre Meinung zu befragen, die am directesten infolge der Veränderungen, welche die neue Verkehrsstraße bewirken wird, betroffen werden (er nannte die Ostindische Compagnie, die Kaufleute von Australien, Singapore, Madras, Kalkutta und Hamburg, die Handelsleute der City, die Rheder von London und Liverpool, die Fabrikanten von Manchester, die Eigenthümer der Eisenbahnen, die Peninsular and Oriental Dampfschifffahrtsgesellschaft, die Bankverwaltungen, die Vorsteher großer

Industrieunternehmungen, die Handelskammern, die Kohlengrubenbesitzer u. s. w.).

Wir werden im Verlaufe dieser Erzählung sehen, daß Hr. von Lesseps nichts Vermessenes gethan, indem er die Beurtheilung des Werthes seiner Unternehmung den verschiedenen, vielfach ineinandergreifenden Interessen anheimstellte, welche beim Durchstiche der Suezlandenge sich berührt fühlen.

„Die Wohlfahrt des Orients", so fügte er hinzu, „ist heute aufs engste mit den Interessen der allgemeinen Civilisation verwebt, und das beste Mittel, die Wohlfahrt und zu gleicher Zeit jene der Menschheit zu fördern, ist, die natürlichen Schranken zu beseitigen, welche die Menschen, die Rassen wie die Nationen, voneinander getrennt halten. Krieg und Handel haben die Welt civilisirt. Der Krieg wird nach der Kraftanstrengung, deren Zeugen wir sind, vielleicht sein letztes Wort gesprochen haben, der Handel allein wird seine Eroberungen fortsetzen. Bestreben wir uns, ihm einen neuen Weg zu öffnen. Dieser Zweck kann nach dem Ausdrucke eines Staatsmannes, der zugleich ein großer Schriftsteller ist, «durch die Stürme und die Finsterniß des Krieges hindurch» erstrebt und erreicht werden.

„Bringen wir die Bevölkerung von Amerika, Australien, China, Indien und Afrika Europa näher; lassen wir sie an den Wohlthaten der Civilisation theilnehmen.

„Zur glücklichen Vollbringung dieses großen Unternehmens appelliren wir an alle Männer von Herz und Verstand, denn sie ist ihres Eifers und ihrer Sympathien würdig; wir rufen die Unterstützung aller Politiker an, denn alle Nationen sind bei Errichtung neuer und leichter Verkehrsmittel zwischen den beiden Halbkugeln betheiligt; wir werden uns endlich an die Kapitalisten wenden, wenn die Gewißheit der Ausführung und des zu gewinnenden Lohns, wie schon jetzt, durch die von den Sachverständigen günstig beurtheilte Frage europäischer Wissenschaft ihre vollständige Lösung erhalten haben wird." *)

Hr. von Lesseps, der später eine förmliche Odyssee durch

---

*) A. a. O., erste Serie, S. 38.

England vornehmen sollte, um den Ausdruck der Meinung aller Handelsnotabilitäten wie aller einflußreichen Handelskörperschaften in unzweideutiger Weise zu Tage zu fördern, hielt es schon damals für zweckdienlich, sich an die Ostindische Gesellschaft zu wenden. Da es sich um Englands Interessen in Indien vorzüglich handelte, waren die Directoren der genannten Gesellschaft in der That zunächst um ihre Ansicht zu befragen und Hr. von Lesseps übermachte dem Directionshofe der Ostindischen Compagnie die Documente, worin die Ergebnisse der von ihm geleiteten Vorarbeiten niedergelegt waren. In zweiter Reihe mußte die Peninsular and Oriental Company stehen; diese mußte in den Augen aller als competenter Richter erscheinen, da es sich um ein Urtheil über den unmittelbaren Einfluß handelte, den das Project auf die gegenwärtigen Beziehungen mit dem Osten üben dürfte. Nehmen doch die Fahrzeuge dieser Gesellschaft schon jetzt, obgleich mit Unterbrechungen, den Weg, welchen der Kanal von jeder Lücke befreien soll.

Die beiden Gesellschaften beeilten sich mit großer Zuvorkommenheit ihre Meinungsäußerung abzugeben. Wir theilen hier ihre schriftlichen Beitrittserklärungen mit, wie dieselben im vierten Bande der von Hrn. von Lesseps herausgegebenen Suezdocumente, der sich speciell auf die englischen Meetings zu Gunsten des Suezkanals bezieht, abgedruckt sind:

„Verwaltung von Ostindien.

16. August 1855.

„Mein Herr!

„Ich habe Ihr Schreiben vom 7. dieses Monats erhalten und dem Directorenhof der Ostindischen Compagnie mitgetheilt, und indem ich Ihnen dessen Dankbarkeit für die Ueberreichung Ihres Werkes: «Die Suezfrage», ausspreche, bin ich beauftragt, Sie bezüglich des wichtigen Unternehmens, welches Ihre Schrift behandelt, zu benachrichtigen, daß der Directorenhof stets

jedem Unternehmen lebhaften Antheil weiht, das die Verkehrsmittel zwischen diesem Lande und Indien erleichtert.

„Ich bin, mein Herr, Ihr sehr ergebener und sehr gehorsamer Diener.

Gez. C. Mellvill, Secretär."

Die große Ostindische Compagnie hat seither aufgehört zu sein und die Bill vom 2. August 1858 hat die politischen Gewalten, über welche sie verfügte, aus ihren Händen in jene der Krone gelegt. Allein ihr Urtheil bleibt darum nicht minder wichtig und wir legen ebenfalls Gewicht darauf, daß diese Compagnie selbst in dem Augenblick, wo die englische Regierung sich auf das heftigste gegen Hrn. von Lesseps aussprach, bei ihrer Meinung verharrte und sich bereit erklärte, ihren Beitritt aufs neue an den Tag zu legen.

Die Peninsular and Oriental Company spricht sich nicht minder förmlich, aber noch deutlicher aus. Dies kann nicht befremden, da einer ihrer vorzüglichsten Directoren, Hr. Anderson, sich seit mehr denn funfzehn Jahren mit der Verbindung der beiden Meere durch einen directen Kanal beschäftigt hatte. Man wird auch begreifen, daß wir auf die Meinung eines Mannes, der durch seine Stellung wie durch seine Erfahrung in dieser Angelegenheit gleich ausgezeichnet ist, ganz besondern Nachdruck legen.

Peninsular and Oriental Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Im Bureau, 122, Leadenhallstreet.

London, 15. August 1858.

Mein Herr!

„Ich habe Ihnen im Auftrage der Directoren den Empfang Ihres Briefes vom 6. dieses Monats zu bestätigen und deren aufrichtige Danksagungen für das so interessante Werk über die Landenge von Suez, welches Ihrem Schreiben beigelegt war, mitzutheilen.

„Was Ihr Verlangen betrifft, die Meinung der Directoren über diesen Gegenstand kennen zu lernen, so habe ich Ihnen anzuzeigen, daß sie in Ermangelung von genauern Daten es nicht wagen, über den wahrscheinlichen Erfolg Ihres Projects oder Ihres Plans eine Voraussicht auszusprechen.

„Die Wichtigkeit der Ergebnisse, welche ein schiffbarer Kanal zwischen dem Mittel- und dem Rothen Meere nach sich ziehen müßte, ist von solcher Evidenz, daß es keine zwei Meinungen über diesen Gegenstand geben kann; und wenn das Project eine glückliche Verwirklichung findet, so würde diese Gesellschaft nothwendig an den Wirkungen theilnehmen, welche es nicht blos auf den Handel dieses Landes, sondern auf jenen der ganzen Welt ausüben müßte.

„Ich bin, mein Herr, Ihr sehr gehorsamer Diener.

C. W. Howell, Secretär."

Allerdings kann es nicht zwei Meinungen über die Handelsbedeutung des Suezkanals geben, und wenn die englischen Staatsmänner, die gegenwärtig am Ruder sind, oder diejenigen, welche vor ihnen die Zügel der Regierung in Händen hatten, aufrichtig ihre Meinung gesagt haben würden, sie wäre auch nicht anders ausgefallen, das beweisen die Kundgebungen der englischen Meetings, welche zwei Jahre mit gleicher Entschiedenheit das Unternehmen acclamirten.

Die Vorstudien der Ingenieure des Vicekönigs, Linant-Bei und Mougel-Bei, erschienen um diese Zeit, wie Hr. von Lesseps es versprochen hatte. Damals, im August 1855, war die Aufmerksamkeit der politischen Welt durch den Orientkrieg in Anspruch genommen, die Weltausstellung von Paris beschäftigte die Gebildeten jeder Klasse, und doch war die öffentliche Meinung von dem Gedanken an die Verwirklichung eines Jahrhunderte alten Projects gewaltig angezogen, und seither haben die Organe der ganzen gebildeten Welt keinen Augenblick aufgehört, sich dem Hauptwerke des 19. Jahrhunderts mit ganzer Wärme zuzuwenden.

Dies ist die Geschichte der Concession des Suezkanals, wie der Verfasser der französischen Schrift über diesen Gegenstand sagt,

der erste Act des Dramas, das sich vor unsern Augen abgewickelt hat und das wir in seinen Hauptzügen nachzuerzählen unternommen haben.

Die Wissenschaft und der Handel geben ihre Zustimmung.

Die Welt spricht einstimmig ihren Glauben und ihre Sympathien für das Unternehmen aus.

Nur die einseitige Politik einer veralteten Schule von Staatsmännern leistet Widerstand.

Wir wollen in den folgenden Blättern sehen, wie unsere Angelegenheit diese verschiedenen Pfade hindurch ihrer Ausführung unwiderstehlich entgegenging. Es gibt Wahrheiten im politischen, im moralischen wie im materiellen Leben, welche, einmal mit gehörigem Nachdrucke zur Verhandlung gebracht, jeden Widerstand vor sich hinwerfen, unbezwingbaren Eroberern gleich, und die Suezkanalfrage gehört zu diesen Wahrheiten.

II.

Der Suezkanal. Allgemeine Betrachtungen. Der Kanal wird als eine Nothwendigkeit von den heutigen ökonomischen Verhältnissen geboten. Die Abkürzungen, die ihm die Welt verdanken wird. Vergleichende Tabellen der vorzüglichsten Entfernungen. Geschichte der älteren Kanäle und Kanalisirungsbestrebungen. Zusammensetzung der internationalen Commission von 1855. Reise derselben nach Aegypten. Erzählungen dieser Reise nach Barthélemy St.-Hilaire. Die Rhede von Alexandrien, der Nil, die Rhede von Suez, der Isthmus, der See Menzaleh, die Rhede von Pelusium. Hauptergebnisse dieser Forschung — Zusammensetzung der internationalen Commission von 1856, deren endgültiger Bericht, Auszug aus diesem Berichte: allgemeiner Anblick des Isthmus. Natürlicher Thalweg zwischen beiden Meeren. Wadi Tumilat, eine andere Bodensenkung. Die Projecte von Lepère, Talabot, den beiden Barrault. Trace des Kanals, Vortheile der directen Trace; Niveau der beiden Meere; Herr Bourdaloue. — Acht Nivellirungen. Festigkeit des Bodens auf der Landenge; Zurückweisung eines durch die Gewässer des Nil gespeisten Kanals; keine Schleusen; Verhalten des Wassers im Kanale. Arbeiten von Lieussou; die Tiefe des Kanals; die Breite desselben; Hafen von Suez; Hafen von Said; Beschreibung der Küste von Pelusium; guter Ankerplatz in der Bucht von Dibeh, Kapitän Philigret überwintert am Golfe von Pelusium, Januar bis Mai 1857. Innerer Hafen von Timsah; Erleuchtung der Küsten; Fähren; elektrischer Telegraph. Kostenanschlag. Beschaffung der Mittel zum Bau. Schlußworte des Commissionsberichts.

Man darf ohne Uebertreibung sagen, daß die Gemüther jetzt von dem Gedanken an die Verbindung des Rothen Meeres mit dem Mittelmeere ebenso stark erregt sind, wie sie ehemals

durch die Hoffnung auf den Seeweg nach Indien gewesen. Jetzt, wo alle Erdtheile bekannt sind und kaum mehr etwas zu erobern ist, gehen die Anstrengungen der Gesellschaft auf Verwerthung des Vorhandenen, auf Hebung der Production und zwar nicht wie nach den alten Systemen, durch künstliche Beschützung der besondern Industrien, sondern durch Erweiterung des Marktes und Hebung des Austauschverkehrs durch leichtere und wohlfeilere Communication. Die Erfindungen der modernen Zeit, die Fortschritte der Wissenschaft, welche auf die Fabrikation keinen geringern Einfluß übten als auf die Vervollkommnung der Verkehrsbestimmung, haben nicht wenig dazu beigetragen, das allgemeine Absatzpatent zu erweitern und die Thätigkeit des Handelsbedarfs zu erhöhen. Diese Ursachen haben trotz einer politisch ungünstigen Lage, trotz vielfacher Zersplitterungen, doch so kräftig gewirkt, daß der Verkehr zur See sich verdoppelt, jener zu Lande in den letzten zehn Jahren sich verfünffacht hat, und die diesfallsigen Zahlenverhältnisse weisen ein stetiges Fortschreiten nach.

Je weiter die Keime der Handelsbewegung sich erstreckten, um so allgemeiner huldigte man den Grundsätzen der Handelsfreiheit; die alte Anschauung, die alten Gesetze paßten nicht mehr zu den neuen Verkehrsbedingungen, und wo sie nicht wie ein ausgewaschenes Kleid beiseite geworfen wurden, sprangen sie allmählich von selbst auseinander. Alles drängte die Staaten den neuen ökonomischen Grundsätzen zu und Freiheit der Bewegung, Freiheit des Verkehrs wurde das Losungswort für jene glücklichen Bestrebungen, welche dem Handel einen so ungeheuern Aufschwung gegeben.

Was die geistigen Revolutionen für die höhern Interessen bewerkstelligten, das bewirkte die neue Oekonomie für die materiellen. Die Menschen fühlten sich durch ein gemeinschaftliches Band aneinander geknüpft, und die Vergesellschaftung, welche sich vorher höchstens auf einzelne Länder erstreckte, umfaßte unsern Erdtheil, ja die ganze Erde. So steht allgemein nützlichen Unternehmungen auch die Massenhaftigkeit der Kapitalien zur Verfügung, die in frühern Jahrhunderten nicht aufzutreiben gewesen wären.

Die Idee zur Ausführung des Suezkanals tritt also nach drei Richtungen hin in einer günstigen Zeit auf, welche die universale Theilnahme zur Genüge erklärt, dessen sich das Werk erfreut.

Die Wissenschaft ist mit allen Mitteln ausgerüstet, für eine rasche Vollführung zu sorgen; die handelspolitischen Verhältnisse der Welt verlangen mit Nachdruck diese Abkürzung der wichtigsten der Handelswege; der unternehmende Geist der Zeit und die Socialität der Kapitalien ermöglichen die Lösung der Aufgaben vom finanziellen Gesichtspunkte.

Unter solchen Verhältnissen muß ein Werk, das die durchschnittlich 14—15000 Seemeilen betragende Entfernung der europäischen Häfen bis zur Insel Ceylon (als Mittelpunkt der asiatischen Meere betrachtet) um die Hälfte abgekürzt, mit Begeisterung aufgenommen werden.

Betrachten wir in der That die verschiedenen Entfernungen der vorzüglichsten Hafenstädte Europas, so werden sich folgende Verhältnisse ergeben:

	Entfernung in Seemeilen.		Abkürzung.
	vom Cap	nach Suez	via Suez
St.-Petersburg . . .	15660	8630	45 Procent.
Stockholm	15330	8290	46 „
Hamburg	14650	7610	48 „
Amsterdam	14450	7420	49 „
London	14340	7300	49 „
Havre	14130	7090	50 „
Lissabon	13500	6190	54 „
Barcelona	14330	5500	61 „
Marseille	14500	5490	62 „
Genua	14690	5440	63 „
Triest und Venedig	15480	5220	65 „
Konstantinopel . . .	15630	4700	68 „
Odessa	15960	5080	70 „

Die Abkürzung beträgt im allgemeinen 3000 französische

Meilen auf 6000. Die Eisenbahnen haben keine größere Ersparniß erzielt.*)

Die Kanalisirung der Suezlandenge ist, wie bekannt, theils zur Hebung der Landescultur, theils zur Herstellung einer Verbindung von Unterägypten mit dem Arabischen Meerbusen von den Pharaonen schon in den frühesten Zeiten betrieben. Leider sind die von den griechischen und arabischen Schriftstellern auf uns gekommenen Nachrichten der alten Schriftsteller nicht hinreichend, um eine genaue Darstellung der frühern Kanalbauten auf dem Isthmus zuzulassen.

Wir geben in Folgendem einen geschichtlichen Ueberblick, den wir der im ersten Hefte von Brockhaus' „Unsere Zeit" erschienenen ganz vortrefflichen Abhandlung über die Kanalisirung des Isthmus von Suez entnehmen:

„Nach Aristoteles, Strabo und Plinius (dem Aeltern) war es bereits König Ramses II., der etwa 1394—28 v. Chr. regierte und von den Griechen, mit seinem Vater Sethos I. zusammengeworfen, als Sesostris bezeichnet wird, welcher unter vielen andern Kanalbauten auch die Anlegung einer großen Wasserstraße aus dem Nil durch das Land Gosen oder Wadi Tumilat unternahm. An den beiden Enden dieses Kanals gründete der König, wie die Bibel erzählt, zwei Städte, westlich Pithom, östlich Ramses, bei deren Bau die Israeliten Frohnen verrichten mußten. Herodot weiß von dem Unternehmen des Ramses, der nach der Sage seine Waffen nach Asien, Afrika, ja nach Indien getragen haben soll, nichts zu berichten, erzählt aber, daß Necho II., der Sohn Psammetich's I., gegen Ende des 7. Jahrhunderts v. Chr. die Ausführung eines Kanals vom Nil zum Rothen Meere versucht habe. Necho, Eroberer und eifriger Pfleger der ägyptischen Cultur, betrieb dieses Werk mit großer Energie, denn

*) Die obenangeführte Tabelle rührt von dem H. Cordier, Professor der Geologie und Institutsmitglied, von Hrn. Greffier, hydrographischer Ingenieur, Conservateur der Karten und Pläne der französischen Marine, und von Hrn. Charles Dupin, Mitglied der Akademie der Wissenschaften her. A. a. O., erste Serie, S. 47; zweite Serie, S. 267.

es kamen 120000 Menschen dabei um. Als man das Orakel über den Grund solches Verderbens befragte, lautete nach des Herodot Bericht die Antwort: der König arbeite für den Barbaren, und man stellte darum den Bau ein. Strabo dagegen sagt, daß der Tod (609 v. Chr.) das Werk Necho's unterbrochen.

„Darius Hystaspes (gest. 485 v. Chr.) nahm die Ausführung des Kanals zwischen dem Nil und dem Arabischen Golf wieder auf, und zwar zum ersten mal mit der deutlichen Absicht, die beiden Meere durch eine künstliche Wasserstraße im Interesse des indischen Handels miteinander in Verbindung zu setzen. Nach Diodor vollendete er den Kanal nicht, weil ihm Sachverständige versicherten, der Kanal werde Aegypten mit Meerwasser erfüllen, da das Rothe Meer höher liege als der ägyptische Boden. Strabo erzählt dasselbe, bemerkt aber, jenes Niveauverhältniß sei nicht wahr; Plinius spricht nur aus, daß Darius den Kanal nicht zu Ende geführt, und Gleiches behauptete Aristoteles. Dagegen lauten die Berichte Herodot's, der seit dem Jahre 462 seine Reisen in Asien und Afrika ausführte und namentlich auch Aegypten besuchte, in ganz anderer Weise. Nach ihm hat Darius den intermarinen Kanal über den Nil, den Necho begonnen, zu Stande gebracht, und Herodot selbst sah ihn in voller Function. Der Kanal hatte eine Länge von vier Tagereisen Schiffahrt und Breite genug, daß zwei Dreiruderer (also sehr große Schiffe) bequem nebeneinander segeln konnten. Die Einmündung des Kanals lag etwas oberhalb Bubastus, also, nach der obigen Lokalbeschreibung, am Pelusischen Nilarme; in das Rothe Meer mündete er bei der arabischen Stadt Patumos, über deren Lage freilich Zweifel besteht. Die weitern Mittheilungen Herodot's lassen sich indessen nur aufhellen, wenn man annimmt, daß der Kanal nicht allein aus dem Pelusischen Arme, sondern zugleich durch einen Zweigkanal gespeist worden sei, welcher von Memphis aus, vor der Gabelstelle des Nil, durch das Thal der Verirrung oder die noch nördlichern Thalstraßen der ägyptisch-arabischen Gebirgsabfälle geführt habe.

„Ptolemäus II. Philadelphus, der 285 v. Chr. die Regierung

Aegyptens antrat, und dessen Bestrebungen für seine Hauptstadt Alexandria und für den indischen Handel bekannt sind, eröffnete aufs neue den großen Kanal und brachte wahrscheinlich wesentliche Verbesserungen in dem Theile an, welcher aus den Bittern Seen in den Arabischen Golf führte, denn dieser Theil ward speciell mit dem Namen „Fluß des Ptolemäus" belegt. Der obere Theil des Kanals hieß dagegen bei den Alten „Fluß der Könige" (fossa regum), weil vier große Könige: Sesostris, Necho, Darius und Ptolemäus selbst daran gebaut hatten. Der Kanal Ptolemäus nahm ebenfalls seinen Ausgang aus dem Pelusischen Arme unweit Bubastus. Strabo gibt uns ziemlich genaue Nachrichten über diesen Kanal und erklärt, daß er die größten Schiffe getragen. Diodor (auch Strabo) berichtet, wie der Kanal des Ptolemäus an geschickter Stelle Scheidewände (diaphragma) von kunstvoller Construction, also Schleusen gehabt habe, welche man öffnete, wenn man (ins Meer) auslaufen wollte und dann schnell wieder verschloß. Diese Diaphragmata deuten ohne Zweifel ein System doppelter Schleusen an, das die Brauchbarkeit des Kanals in jeder Hinsicht erhöhen mußte. Man verhinderte nicht nur die Versalzung des Wassers durch den Eintritt der Meeresflut, sondern behielt auch den Kanal über die Zeit der Nilschwelle hinaus für die Schiffahrt gefüllt und verhütete zugleich, dem wichtigen Pelusischen Arme allzu viel Wasser zu entziehen. Der Kanal theilte sich nach dem Berichte Lepère's, des Hauptes der scientifischen Commission von 1799, welche die Spuren des alten Kanalbetts genau verfolgte, in vier Abschnitte: 1) Ableitung aus dem Pelusischen Arme ins fruchtbare und cultivirte Wadi Tumilat (5 Stunden); 2) Lauf aus dem Wadi nach Osten gegen Serapeum hin (15 Stunden); 3) die Trace im Bassin der Bittern Seen (8—9 Stunden); 4) Lauf aus den Seen bis in den Arabischen Golf (5 Stunden). Der Kanal mündete jedoch nicht in dem nach Norden gestreckten Horne des Golfs, sondern in dessen innern Winkeln, auf der Rhede von Suez, ein wenig westlich dieser Stadt. An diesem äußersten Theile des Kanals erstanden mehrere vielgenannte Städte, über deren Lage bei den Alten wie bei den Arabern große Ver=

wirrung herrscht, welche sich aber etwa in folgender Weise lösen läßt. Zunächst erwuchs zu Zeiten der Ptolemäer infolge des Kanals die Stadt Heroopolis noch im innern Golfwinkel, aber nicht an der Kanalsmündung, sondern weiter nördlich hinauf gelegen, an dem Punkte, bis zu welchem die Meeresflut stieg und wo auch das Schleusenwerk seinen Stand haben mochte. Heroopolis, als Stapel-, Werft- und Proviantplatz sehr wichtig, war aber immer kein Seehafen, und solchen legte Ptolemäus erst an in der Gegend des heutigen Suez, doch etwas westlich von letzterm, und gab der neuen Hafenstadt am äußersten Ende des Kanals zu Ehren seiner Schwester den Namen Arsinoë. Die Stadt wird als der äußerste Ort des südlichen Isthmus bezeichnet, nach welchem, wie Plinius sagt, alle Wege über die Landzunge führen. Neben Arsinoë und so nahe, daß beide Plätze öfter für eine und dieselbe Anlage gelten, erstand zugleich der Hafen Cleopatris. Sämmtliche drei Plätze gelangten nie zu der ihnen bestimmten Entwickelung, weil der Kanal selbst dem großen Verkehr zwischen Indien und Aegypten nicht genügen konnte, und sie versanken in den Sand des wüsten Strandes in dem Maße, als der Kanal, ihre Lebensbedingung, mehr und mehr seine Function einstellte. Nur Heroopolis wird im 4. Jahrhundert noch genannt. Indessen konnte Aegypten, dessen Seeverkehr mit Indien und Südarabien die Ptolemäer südlich über Berenice und Myos Hormos an den obern Nil geleitet hatten, eines Hafenplatzes zum Verkehr mit dem nördlichen Arabien nicht entbehren. Man legte daher südwestlich von Arsinoë, nach dem Gebirge Attaka hin, unweit der Thalstraßen nach dem Nil in die Gegend des heutigen Kairo, einen neuen Seeplatz unmittelbar am Busen an, der den Namen Klysma erhielt und nicht nur als Lokalverbindung, sondern auch als Hafen für Indienfahrer, welche den nördlichen Busen passirten, Wichtigkeit erhielt. Dieses Klysma, welches vor allem süßes Wasser hatte und damit von dem Bestehen des Kanals unabhängig war, dauerte unter den Ptolemäern und Römern bis in die Zeit der Araber hinein. Letztere ließen aus unbekanntem Grunde den wichtigen Ort verfallen, gründeten aber dafür, ganz in der Nähe oder gar auf der Stelle des heu-

tigen Suez, ein zweites Klysma, welches in ihrem Munde zu Kolzum wurde. Der ganze nordwestliche, früher heroopolitanische Busen des Arabischen Golfs erbte von dieser Stadt den Namen Bahr-el-Kolzum.

„Es mochten mehrfache Umstände zusammenwirken, daß dieser Süßwasserkanal, der doch die Verbindung des Rothen Meers mit Alexandria und dem Mittelmeer herstellte, den Erwartungen in Bezug auf den arabisch-indischen Verkehr durchaus nicht entsprach. Zunächst mußte der Kanal Schiffen von bedeutenderm Tiefgang außer der Zeit der Nilschwelle immer unzugänglich bleiben, wollte man nicht dem Wassersysteme des Deltas die größte Beeinträchtigung und damit dem Lande Verderben bereiten. Sodann war die Fahrt den langen nordwestlichen Busen des Golfs herauf für die damalige Schiffahrt wegen des herrschenden Nordwinds, der submarinen Klippen und der Sandbänke auf der Rhede von Arsinoë, zu deren Häufung die Kanalwässer nicht wenig beitragen mochten, mit außerordentlichen Schwierigkeiten verknüpft. Dazu fehlte es in der nackten Wüste an allem, was zur Unterhaltung eines großen Seeverkehrs gehört, namentlich an Bauholz. Endlich mochte die Erhaltung des Kanals, den die durch Schleusen gefesselten Schlammwässer des Nil, sowie die Sandwehen der Wüste fortwährend verseichteten, nicht wenige Mühe und Kosten verursachen, zumal die Baggermaschinen der Alten sicherlich sehr unvollkommen waren. Dennoch scheint man, auch nachdem im Süden des Golfs der Verkehr aus den Häfen Berenice und Myos Hormos in Gang gekommen, dem kostbaren Kanale im Interesse des Lokalverkehrs, der Landescultur und der Ortschaften, die an seinen Gestaden entstanden, fortgesetzte Aufmerksamkeit gewidmet zu haben. Erst in den letzten wilden Zeiten der Ptolemäer war der Kanal in einen solchen Zustand versunken, daß ein Theil der Schiffe, auf welchen die Königin Kleopatra nach der Schlacht von Actium (31 v. Chr.) ihre Schätze in den Arabischen Golf retten wollte, im Kanal stecken blieb, während einige, denen der Durchgang gelang, von den Arabern geplündert und zerstört wurden. Noch einmal sahen die Häfen Arsinoë und Cleopatris ein reges Leben, als nach der

Einverleibung Aegyptens ins Römische Reich unter Augustus der Präfect Aelius Gallus hier seinen Zug nach Arabien vorbereitete und eine große Flotte errichtete, zu welcher das Holz auf dem Nil und dem Kanal herbeigeschwemmt wurde.

„Nach Verlauf des ersten Jahrhunderts der christlichen Zeitrechnung ging indessen der Kaiser Trajanus nochmals an die Herstellung des Kanals, nicht mit Rücksicht auf den indischen Handel, sondern nur zum Vortheile des Lokalverkehrs und der Landescultur, vielleicht auch weil er für seine Züge nach dem Peträischen Arabien einer praktikabeln Wasserverbindung bedurfte. Demnach nahm man auf dem nördlichen Theil des Kanals, der aus dem Pelusischen Arme in das Wadi Tumilat führte, keine Rücksicht mehr, sondern es wurde, wie der Geograph und Zeitgenosse Ptolemäus berichtet, die Aufnahme der Gewässer aus dem Nil in der Spitze des Delta, zu Babylonia Aegypti hergestellt, einer damals ziemlich bedeutenden Stadt, an deren Stelle später die Araber Fostat (Altkairo) gründeten. Der Kanal führte im Bogen aus Westen nach Nordost und vereinigte sich mit dem alten Hauptkanale gegen die Mitte des Wadi Tumilat. Es war demnach der neue Kanal, den der Geograph Ptolemäus als „Trajansfluß“ bezeichnet, nichts Anderes als eine große Seitenader, die in den Hauptkanal einlief, und es mag dahingestellt bleiben, ob nicht dieser Nebenkanal gar schon unter dem Ptolemäus Philadelphus vorhanden gewesen, wie mehrfache Aeußerungen des Strabo und des Plinius anzudeuten scheinen. Die Araber schreiben die Herstellung des Kanals nicht dem Trajan, sondern dessen Adoptivsohn und Nachfolger Adrian zu.

„Nachdem im Jahre 638 Aegypten in die Gewalt des Khalifen Omar gefallen, unternahm dessen Feldherr und Statthalter Amru zum letzten mal die Restauration des Großen Kanals. Infolge einer Hungersnoth, die in den heiligen Städten Arabiens ausgebrochen war, mußte Amru 630 Vorräthe aus dem reichen Aegypten nach Mekka und Medina schicken, und er organisirte, wie die Araber erzählen, eine so ungeheure Proviantkaravane, daß die ersten beladenen Thiere derselben schon in Mekka einzogen, als die letzten eben Fostat (Alt-

kairo) verließen. Indessen war solcher Transport, der sich nun regelmäßig wiederholte, immer beschwerlich, und Amru erhielt Befehl, den alten Verbindungskanal zwischen dem Nil und dem Arabischen Golf wiederherzustellen, was er auch mit Hülfe der Eingeborenen in der Zeit von sechs Monaten zu Stande brachte. Der Trajansfluß erhielt hiermit den Namen „Kanal des Prinzen der Gläubigen". Die Wasserlinie functionirte nun wieder bis ins Jahr 767, wo der Khalif Mohammed-al-Mansur die Verschüttung derselben befahl, damit einem gewissen Hassan, der zu Medina einen Aufstand erhoben, der Proviant abgeschnitten würde. Die Aegypter nahmen die Zerstörung des großen Werks um so lieber vor, als ihnen der Kanal rücksichtslos ihre Ernten und Landeserzeugnisse entführt hatte. Der Kanal wurde seitdem nicht mehr hergestellt, obschon man das Project oft genug wieder aufnahm, und das Andenken an das große Werk das ganze Mittelalter hindurch sowol im Morgenlande wie im Abendlande fortlebte. Die Reisenden erzählen, daß sie die Reste der gewaltigen Nilbauten gesehen, welche Orient und Occident, India und Aegyptenland zu verbinden bestimmt gewesen.*) Schon Amru,

*) „Der mainzer Domherr Breydenbach, welcher im Jahre 1483 als Pilger den Isthmus im äußersten Süden betrat, erzählt in seinem Reiseberichte: «Wir sahen daselbst kostbarliche Werk vorzeiten angefangen durch ein König Egypti, der das Rot Meer wollt fuhren in den Nylum, und also das Orient und Occident zu einander verfassen, daß die Schiff uß dem Land India uff dem Roten Meere mochten kommen in Nylum, und uß denselben in das groß Meer, darin dann Nylus fleußt. Demnach hätt der König die Berg und hohen Felsen lassen durchgraben, dem Meere ein Fluß dadurch zu machen. Doch ward dasselb Werk nit vollfuret, wann die Weisen Egypti das widerrithen, auß sollicher Ursach, daß durch den Influß des Roten Meers (deß Wasser bitter und unfruchtbar ist) würde das süß und fruchtbar Wasser Nyli verderbet. Darzu so die Wasser zu einander kämen, mecht ein groß Theil Egypti durch Ueberfluß derselben ertrenket werden. Und also aus solchen und andern Ursachen verbliebe dasselb Werk unvollbracht.» A. v. Humboldt berichtet in den «Kritischen Untersuchungen über die historische Entwickelung der geographischen Kenntnisse von der Neuen Welt» (Uebersetzung Ideler's, I, 415 fg.) von einer auf der groß

der letzte Restaurator, hatte sogar die Eröffnung eines directen Kanals durch den Isthmus nach dem Mittelmeere vorgeschlagen und sich zur Ausführung desselben erboten; aber man verwarf das Unternehmen, weil die Araber das Eindringen der Christen fürchteten. Die Besorgniß, man könnte den Christen den Weg nach Aegypten oder wol gar zu den heiligen Städten Arabiens öffnen, hielt auch den Khalifen Harun-al-Raschid ab, das Project eines intermaritimen Kanals zur Ausführung zu bringen. Zugleich ward immer wieder die Niveaudifferenz zwischen den beiden Meeren als ein Aegyptenland gefährdender Umstand in Betracht gezogen. Selbst die Mamlukensultane blieben taub gegen die Vorschläge der Venetianer zur Wiedereröffnung des alten Kanals, weil man damit das Eindringen der Europäer und Christen fürchtete. Nach der Eroberung Aegyptens durch die Türken beabsichtigten zwar Selim I. und Soliman der Prächtige zur Rückbewegung des indischen Handels über Aegypten die Herstellung einer intermarinen Wasserstraße, doch beide wurden von der Ausführung des Werks durch ihre anderweitigen Unternehmungen abgehalten.*)

---

herzoglichen Bibliothek zu Weimar befindlichen Seekarte aus dem Jahre 1424, die auch den alten Verbindungskanal zwischen dem Nil und dem Rothen Meere «sicherlich nur als Erinnerung aus früherer Zeit» enthalte. Diese in mehrfacher Hinsicht merkwürdige Karte stellt überdies den Kanal des Nils mit einem Flusse verbunden dar, welcher in Armenien entspringt und auf seinem Laufe nach Westen einen Abzweig in der Nähe von Alexandrette ins Mittelmeer sendet. Was zu dieser Combination den Verfertiger der Karte veranlaßt, ist nicht erklärlich."

*) Auch Selim II. (1566—74), der Sohn Soliman's des Großen, hatte die Idee der alten Pharaonen wieder aufgegriffen. Bei seinem Regierungsantritte war er noch so glücklich, Mohamed Sokolli zum Großvezier zu haben, und dieser war während drei Regierungen die Verkörperung der Energie und der Politik der Pforte. Sokolli arbeitete rastlos an dem Emporkommen des ottomanischen Reichs. In den Theorien der Staatsökonomie war er seiner Zeit vorausgeeilt und erblickte die Quelle des Völkerwohlstandes in dem Ackerbau, dem Handel und der Schiffahrt. Er wollte Konstantinopel auch durch die Industrie zu dem machen, zu was es die

Die spätern Sultane kamen ebenfalls von Zeit zu Zeit auf das Project zurück, theils im Interesse des orientalischen Handels, theils zur Stärkung ihrer durch die Mamlukenbeis fast illusorisch gemachten ägyptischen Herrschaft. Noch Mustapha III. (1754—74)

Natur bereits durch seine Lage bestimmt hatte, zu einem großen Stapelplatze zwischen Europa, Asien und Afrika.

Die damaligen Türken begriffen die Civilisationsideen Sokolli's nicht: er wußte ihren Haß gegen die Perser auszubeuten, um einen Verbindungskanal zwischen Don und Wolga, d. i. zwischen dem Asowschen und dem Kaspischen Meere, zu schaffen. Um seinen Entwürfen wegen des Suezkanals eine Stütze zu geben, schützte er die Nothwendigkeit vor, schnell Truppen auf die von unruhigen Völkerschaften bewohnte arabische Küste zu werfen. Durch die Wolga und das Rothe Meer hätten die türkischen Armeen das persische Reich angegriffen. Unter diesen politischen Planen verbarg Sokolli seine staatsökonomischen Theorien. „Der Bosporus sollte", nach seiner Ansicht, „dem Orient und dem Occident ein Monopol auferlegen; die von Indien gesuchten Erzeugnisse Europas und die noch tausendmal reichern Producte Indiens sollten, anstatt die sechsmonatliche gefährliche Reise um das kaum entdeckte Cap zu machen, durch Karavanen und Schiffe auf den ottomanischen Märkten unmittelbar umgetauscht werden. Die beiden Halbkugeln sollten gezwungen werden, unter den Zelten, der Flagge und den Zollgesetzen Selim's II. ihren Handel zu treiben."

Im Schwarzen Meere scheiterten die Plane Sokolli's an den Vorurtheilen von 5000 Janitscharen und 20000 Erdarbeitern, die man zum Graben des Kanals nach Asow geschickt hatte. Das Heer weigerte sich, eine Straße zu bauen, deren Ziel eine unbekannte Gegend sei, und wo, wie die Tataren aussagten, die Tage 20 Stunden lang seien; sie behaupteten, ein solches Klima sei gegen die religiösen Gesetze. Der Tataren-Khan Devlet Gherai fürchtete auch für die Unabhängigkeit der Krim und suchte den Plan des Großveziers in dem Heere immer unpopulärer zu machen. Ein Sieg, den Zar Iwan V. davontrug, zwang die zur Eroberung von Astrachan ausgesandte türkische Armee zum Rückzuge und warf zahlreiche Haufen von Flüchtlingen zwischen Don und Wolga, die Schrecken und Meuterei unter den Kanalarbeitern hervorriefen.

Nun wollte Sokolli in Aegypten versuchen, was durch die Unwissenheit seines Volks am Schwarzen Meer vereitelt worden war. Ein allgemeiner Aufstand in Arabien unterbrach verhängnißvollerweise die Ausführung dieses Werks.

Einer der berühmtesten Schriftsteller der damaligen Zeit, Scaliger,

hegte bis an seinen Tod den Gedanken, dem Wohlstande und der Macht seines durch die Kriege mit Rußland geschwächten Reichs einen neuen Aufschwung vermittelst der Herstellung des intermarinen Kanals durch den Isthmus von Suez zu verleihen. Die Schätze der östlichen Welt, meinte er, würden dann durch seine Hände fließen. Der berühmte Abenteurer Baron Tott, welcher vielleicht der Urheber des großen Plans war, erzählt in seinen Memoiren, wie der Sultan eine Denkschrift über die Angelegenheit von ihm verlangt, und daß nur der Tod Mustapha's die Ausführung des Werks verhindert habe. Tott begreift klar das Weltbewegende der Idee. „Wenn Mustapha", erklärt er, „lange genug gelebt, um das Werk auszuführen, so würde er mit Ueberwindung geringer Schwierigkeiten eine Umwälzung bewirkt haben, wie sie in der Politik nur je möglich gewesen." Mustapha fand indessen einen Concurrenten in seinen Entwürfen, den Mamlukenchef Ali-Bei, der sich in Aegypten unabhängig erklärt hatte und seine Macht durch die Zurückführung des indischen Handels über Aegypten befestigen wollte. Dieser Vorläufer Mehemed-Ali's traf nicht nur Anstalten, das Mittelmeer mit dem Arabi-

---

erwähnt dieser Idee, die allein schon hingereicht hätte, den Namen des Sultans Selim und den seines Großveziers Sokolli berühmt zu machen.

Sultan Murad III. (1574—95), Nachfolger Selim's II., dachte mitten unter den Stürmen seiner Regierung an den Durchstich der Landenge von Suez. Ohne Zweifel muß man darin die beharrliche Idee Sokolli's erkennen, der die Reichssiegel auch unter diesem Sultan bis zu dem Tage, an dem ihn eine Mörderhand traf, beibehielt.

Zwei neuerdings entdeckte Documente lassen keinen Zweifel mehr über die Projecte Murad's aufkommen. Es sind zwei Briefe des Hrn. von Lancosme, französischen Gesandten, der von der Ligue an die Hohe Pforte abgeschickt worden war. Diese Briefe, welche sich unter den Manuscripten des Britischen Museums vorfanden, bezeugen, daß man 1586 100000 Mann, 40000 Esel und 12000 Kameele zum Durchstiche der Landenge von Suez verwenden wollte. Die ungeheuern Kosten waren nach der Ansicht des Gesandten die einzige Ursache, daß man diesen Plan wieder aufgab.

Einige Jahre später behauptete der berühmte Geograph d'Anville, daß ein türkischer Gesandter ihm in Paris die Versicherung gegeben habe, er sei vom Sultan zu diesem Zwecke nach Aegypten geschickt worden, um über die Fahrbarkeit des Kanals Untersuchungen anzustellen.

schen Golf durch einen großen Kanal zu verbinden, sondern suchte sich auch zum Herrscher des Arabischen Golfs zu machen. Er rüstete zu Suez ein Geschwader aus und schickte 1769 ein Truppencorps zur Wegnahme des Hafens von Djiddah ab, der das große Entrepot für Indien, Arabien, Persien und Afrika werden sollte. Seine Cavalerie drang in Arabien ein und nahm Mekka, während er selbst die Invasion Syriens begann. Ali-Bei bot in Erinnerung an das alte Verhältniß den Venetianern eine enge Genossenschaft im indischen Handel an, und suchte sogar zum Stützpunkt seiner Plane ein Bündniß mit Katharina II. zu knüpfen, deren Seemacht siegreich ins Mittelmeer eingezogen war. Der Tod überraschte jedoch 1773 den Rebellen mitten in seinen Entwürfen.

„Der erste, welcher nach Ali-Bei das Kanalproject wieder aufnahm und zur Grundlage einer Welthandelsbewegung zu machen gedachte, war kein anderer als der große Napoleon Bonaparte. Wie so viele geniale Männer vor ihm, begriff auch er mit Adlerblick, daß die Weltstellung Aegyptens nur durch eine Wasserstraße aus dem Arabischen Golf ins Mittelmeer vollständig erschlossen werden könne. Bonaparte hatte sich vom französischen Directorium die Wiedereröffnung des Nilkanals bewilligen lassen. Wiewol durch den Verlust seiner Flotte bei Abukir in die gefahrvollste Lage versetzt, erschien er in Begleitung von Genieoffizieren, Technikern, Mathematikern und Geschäftsleuten Ende December 1798 im Isthmus und fand, den andern vorauseilend, in Person die Spuren des alten Kanals unweit Suez auf, die er fünf Stunden weit verfolgte. Dann kehrte er durch das Wadi Tumilat zurück und erforschte am 3. Januar 1799 das andere Ende des Kanalzugs bei Belbeys. Bonaparte übertrug dem Ingenieur Lepère die Abfassung einer Denkschrift über die Herstellung der Verbindung zwischen den beiden Meeren. Der berühmte Rappert resumirte die Resultate aller Forschungen, welche die französischen Ingenieure während der ägyptischen Expedition anstellten, und ist wegen seines kostbaren Materials der Ausgangspunkt aller spätern Arbeiten in der Kanalangelegenheit geworden. Doch hat aber gerade diese Denkschrift zur Befestigung der irrigen Ansicht der Alten beigetragen, daß das Niveau der beiden Meere nicht

im Gleichgewichte stehe. Die französischen Ingenieure, welche ihre Messungen im Kriegslärm und mit unvollkommenen Instrumenten zu Stande brachten, hatten ein Resultat gefunden, wonach der Spiegel des Arabischen Golfs zu Suez nicht weniger denn $9{,}_{908}$ Meter höher steht als die 16 Meilen davon entfernt liegende Meeresfläche im Pelusischen Golfe. Der Vorschlag, den Lepère in seiner Denkschrift in Bezug auf den Kanal machte, ging dahin, die alte Kanallinie des Ptolemäus nicht für Schiffe, sondern für große Barken wieder auszugraben. Die Speisung sollte, wie ehemals, zu Bubastus am Nil geschehen; doch solle zugleich ein Nebenzweig von Kairo aus nach dem Hauptkanale führen. Die Wiederherstellung des Kanals war auf 25—30 Mill. Fr. Kosten veranschlagt. Indessen geht die Denkschrift auch auf die Idee eines unmittelbaren Seekanals durch den Isthmus hindurch ein und setzt voraus, daß eine solche Wasserstraße selbst Kriegsschiffen, Fregatten und Corvetten den Durchzug gestatten müsse. Für solche großartige Zwecke seien aber die Schwierigkeiten auf der Rhede zu Suez beinahe unüberwindlich, und die Anlegung eines Hafens im Golf von Pelusium erweise sich (nach den Berichten des Generals Andréossy, der ganze Schlammberge dort wahrgenommen haben wollte) als Unmöglichkeit. Diese Einwendungen gegen die Herstellung eines großen Seekanals, und waren sie auch mit voller Ueberzeugung gethan, würden bei Bonaparte wenig gegolten haben, wenn es sich um die Herstellung jenes Kanals mit seinen Häfen gehandelt hätte. Man darf auch annehmen, daß Bonaparte, der für seine ursprünglichen Plane Fregatten und überhaupt eine große Marine, nicht aber blos Nilbarken bedurfte, gerade das Project des unmittelbaren Seekanals vor allem aufgefaßt und um jeden Preis ausgeführt haben würde, wenn ihm nicht bereits zu der Zeit, als er die Abfassung der Denkschrift befahl, Lage und Verhältnisse auf das weniger umfängliche, aber unter allen Umständen nützliche Werk eines Nilkanals angewiesen hätten. Die Wendung der Dinge verhinderte jedoch selbst den Beginn des Nilkanals. Denn als man dem inzwischen zum Ersten Consul der Französischen Republik emporgestiegenen Bonaparte zu Anfang des Jahres 1801 die Denk-

schrift überschickte, hatte er bereits Aegypten an die Pforte cedirt, und konnte die Schrift nur mit der trockenen Antwort entgegennehmen: «Wohlan, die Sache ist groß; man veröffentliche ein Mémoire und zwinge den Türken, in der Ausführung dieses Projects sein Interesse und seinen Ruhm zu finden.» So blieb demnach der Gedanke an die Kanalisirung des Isthmus zur Verbindung der beiden Meere gerade diesmal ohne jeden praktischen Erfolg, obschon ihn der größte Mann neuerer Zeit aufgefaßt hatte und die moderne Kunst und Wissenschaft bereit war, seine Ausführung zu übernehmen.*)

„Erbe aller dieser großen Ideen und Plane ward Mehemed-Ali, der auch recht wohl begriff, welche Bedeutung eine Wasserverbindung zwischen dem Mittelmeere und dem Arabischen Golf für Aegypten und für ihn selbst haben müsse. Man legte ihm eine Menge Vorschläge vor, die darauf hinausliefen, die Verbindung der Meere vermittelst des Nil zur Ausführung zu bringen. Allein er wies alle diese Entwürfe zurück, theils weil er die Störung des ägyptischen Wassernetzes besorgte, dessen großer Restaurator er war, theils weil er gerechtes Bedenken trug, das Herz des Landes dem Einflusse fremder Interessen, Agenten, Consulate u. s. w. zu öffnen. Ein unmittelbarer Seekanal durch den Isthmus, dessen Ausführung in der einen oder andern Weise in seiner Hand lag, konnte ihm allerdings unter Umständen unermeßliche finanzielle Vortheile gewähren und zugleich seine politischen Unabhängigkeitsplane mächtig unterstützen; aber viel näher lag die Besorgniß und gewisser war die Gefahr, daß ihn der Versuch zur Herstellung eines solchen Kanals für den großen Verkehr mit Indien sofort in Verwickelung mit England bringen und seine ganze politische Stellung und Existenz in Frage setzen würde. England fürchtete damals noch viel mehr als jetzt jede Handelsconcurrenz in den östlichen Gewässern; seine politische Machtstellung in der ersten Hälfte des Jahrhunderts war freier,

---

*) „Sämmtliche Forschungen und Arbeiten der französischen Commission von 1799 über die Kanalangelegenheit sind zusammengefaßt im elften Theile der Description de l'Egypte (zweite Auflage, Paris 1822)."

zuversichtlicher als jetzt nach dem Frieden von 1856. England würde daher sofort seinen Arm auf Aegypten gelegt haben, wenn Mehemed-Ali für sich selbst auch nur zum Versuche geschritten, sein Land als Weltstraße für die östliche Welt zu öffnen, und die Frage um das Erbe des osmanischen Reichs hätte vielleicht schon einige Jahrzehnde früher in eine Kriegsfrage auflodern können. Mehemed-Ali mochte dies besser als jeder andere durchschauen, und darum ließ er das große Project, welches seiner Persönlichkeit wie seinen Tendenzen so nahe lag, im Unbestimmten ruhen. Dagegen richteten die Engländer selbst ihre Augen auf den Isthmus und ergingen sich in Untersuchungen über die Möglichkeit seiner Kanalisirung, besonders nachdem die Einrichtung der Ueberlandspost gelungen und in den Wirren von 1840 Aegypten selbst in den europäischen Gesichtskreis getreten war.

„Schon im Jahre 1834 sprach der jetzige britische General Chesney, ein unterrichteter und thätiger Mann in der Verkehrsfrage zwischen England und Indien, in einer parlamentarischen Enquête die Ueberzeugung aus, daß die Niveauverhältnisse der beiden Meere, gegen die Ansicht der französischen Commission von 1799, keine Verschiedenheit aufweisen, sowie daß die Durchstechung des Isthmus von Suez eine Möglichkeit sei. Im Jahre 1841 unternahmen britische Offiziere aus Privatinteresse, doch ohne zulängliche Hülfsmittel, das Nivellement des Isthmus, und auch sie behaupteten das Gleichgewicht der beiden Meere und die Zulässigkeit eines Seekanals, ohne jedoch näher in die Sache einzutreten. Zu derselben Zeit, im Februar 1841, traten Linant-Bei, Ingenieur des Vicekönigs von Aegypten, den die Kanalfrage als Leiter der großen ägyptischen Wasserbauten schon seit langer Zeit beschäftigt hatte, der Engländer Anderson, jetzt Director der Peninsular-Compagnie, nebst zwei andern Briten, John und George Gliddon, zu einem förmlichen Verein zusammen, um die Ausführung eines directen Kanals zwischen Suez und Pelusium vorzubereiten. Diese erste Vereinigung blieb jedoch ergebnißlos, wiewol Linant die Ausführbarkeit eines solchen Kanals nachwies. Alle Sachverständigen und namentlich die Engländer waren von den ungeheuern Vortheilen

eines derartigen Unternehmens überzeugt. Während britische Offiziere im Auftrage der Ostindischen Compagnie das Rothe Meer nach allen seinen Verhältnissen zu durchforschen begannen, veröffentlichten im Laufe des Jahres 1843 Anderson, der Genieoffizier James Vetch und David Urquhart eine Reihe kleiner Schriften, in welchen dem englischen Publikum die Angelegenheit von der Seite des Handels, des Nationalinteresses und der Civilisation überhaupt empfohlen ward. England fühlte bereits seine drückende Abhängigkeit von der Baumwolle der Nordamerikaner und gedachte seine fruchtbaren und volkreichen indischen Besitzungen durch Entwickelung neuer Culturen zu Concurrenten der westlichen Sklavenhalter zu machen, um so mehr, als das ostindische Eisenbahnnetz die innern Länder der Halbinsel den Küsten nähern, der ungeheure Aufschwung der Seetransportmittel dem großen Verkehr mit den östlichen Ländern immer mehr Vorschub leisten mußte. Hierzu kam noch das jährlich sich ohnedies steigernde Wechselverhältniß zwischen England und Indien, China, Australien, sowie die gefährliche Thätigkeit, welche auf demselben Felde die Nordamerikaner mit Feuereifer begonnen hatten. Welcher Vortheil für England, eine Straße zu eröffnen, welche seinen Schiffen die Hälfte des Weges in der Communication mit dem Osten ersparte! Alles dies erweckte die Aufmerksamkeit für den ägyptischen Isthmus und machte den Gedanken an seine Durchstechung, den früher nur wenige gehegt, zu einem populären. «Die Eröffnung einer Wasserstraße zwischen dem Mittelmeer und dem Rothen Meer», sagt Urquhart in seiner Weise, «welche schon die Pharaonen, die Ptolemäer und die Khalifen versuchten, wäre ein Unternehmen, an dessen Ausführung, wie man glauben sollte, die Herrscherin der Meere und Gebieterin Indiens (Britannia) ihren Ruhm setzen sollte. Die Pharaonen lieferten nicht Wolle nach China noch die Ptolemäer Baumwolle nach Indien; die Khalifen waren nicht die Herren von Indien. Keiner von ihnen konnte die Weltsuprematie in Industrie und Handel in Anspruch nehmen. England dagegen, mit seinem Besitz und seinem Handel im Orient, mit seiner Beherrschung der Meere, die Kapitalien in der einen, den Dampf in der andern Hand, hat noch

nicht daran gedacht, das zu thun, was andere vor ihm vollbracht — Indien und die östliche Hemisphäre seinen Grenzen um die Hälfte des Wegs näher zu rücken! Wenn wir auch nicht die Lehren der Geschichte hätten, so müßte uns schon die Geographie zu diesem Unternehmen rathen.» Troß solcher populären Erweckung behielt aber die Sache in den Regierungskreisen ihre mächtigen Gegner.

„Der österreichische Staatskanzler Fürst Metternich, der an den Arbeiten im Isthmus ein großes Interesse nahm, veranlaßte inzwischen 1843 Mehemed-Ali, die Nivellementsfrage einer genauern Prüfung unterwerfen zu lassen. Es bildete sich infolge dieses Anstoßes eine zweite Gesellschaft für das Studium des Isthmus, deren Mitglieder unter andern die ausgezeichneten Ingenieure Stephenson (Engländer), Negrelli (Oesterreicher), Talabot (Franzose) waren. Der Verein unternahm im Jahre 1847 ein genaues Nivellement des Isthmus und der beiden Meeresspiegel unter Leitung des Franzosen Bourdaloue, und gelangte zu dem Resultat, welches wir bereits mitgetheilt haben, nämlich: daß mit Ausnahme der Flutzeit im Arabischen Golf der Spiegel des letztern in gleicher Höhe mit dem des Mittelmeers stehe. Außerdem stellte sich dieser Verein zur Aufgabe, auf Grund der Vorarbeiten Linant's, welche die Verwandlung des Isthmus in eine Art von Bosporus bezweckten, ein neues und unabhängiges Kanalproject im größten Stile zu entwerfen. Talabot, der in Aegypten nicht persönlich zugegen gewesen, faßte diese Studien zusammen und ließ sie 1847 unter dem Titel «Société d'études de l'Isthme de Suez. Travaux de la brigade française. Rapport de l'ingénieur» zu Nismes drucken; doch wurde die Schrift mit ihren großen Karten und Plänen niemals veröffentlicht. Zugleich knüpfte Talabot an die Resultate dieser Studien ein eigenes Kanalproject, das demjenigen entgegentrat, von welchem seine Collegen bei ihren Arbeiten ausgegangen waren. Die ägyptischen Ingenieure Linant-Bei und Mougel-Bei nebst Stephenson und Negrelli hatten die Herstellung eines Bosporus durch den Isthmus im Auge, während Talabot einen Nilkanal vorschlug, der durch das Delta hindurch nach Alexandria laufen sollte. So

war also ein unausgleichbarer Zwiespalt unter diesen berühmten Technikern in Bezug auf das Project selbst ausgebrochen. Die Arbeiten von 1847, welche das Gleichgewicht der beiden Meere als Resultat hinstellten, brachten aber auch unter den Mitgliedern des Französischen Instituts eine Bewegung hervor, indem die Operationen der Vermessungscommission von 1799 in jener gelehrten Körperschaft immer noch eifrige Anhänger fanden. Demnach ward bei der ägyptischen Regierung ein abermaliges Nivellement des Isthmus und der Meeresspiegel beantragt, das erst im Jahre 1853 unter Linant's Leitung zur Ausführung kam und die frühern Messungen, bis auf einen sehr geringen Bruch, durchaus bestätigte."*)

Die Gesellschaft der Herren Negrelli, Stephenson und Paulin Talabot war so viel als aufgelöst und schien seit sieben Jahren jede weitere Unternehmung aufgegeben zu haben, als Hr. von Lesseps den Kanalplan wieder ans Licht zog. Der Ferman des Vicekönigs war, wie wir oben gesehen, von Ende November 1854 und die Ausarbeitung der ägyptischen Ingenieure erschien am 20. März 1855 in Kairo, während die Herren Baude und Paulin Talabot in der „Revue des deux mondes" vom 15. März und 15. Mai desselben Jahres ihren Plan von 1847 wieder vorbrachten.

Dieses Wiederauftauchen eines verschollenen Projectes mußte es Hrn. von Lesseps nur um so dringlicher erscheinen lassen, die Discussion vor ein Tribunal zu bringen, dessen Entscheidung in den Augen aller als entscheidend erscheinen muß.

Er wandte sich an die gelehrtesten und angesehensten Ingenieure Europas und forderte sie auf, eine Commission zu bilden, die sich an Ort und Stelle begeben, die Aufstellungen der Herren Linant-Bei und Mougel-Bei prüfen und in letzter Instanz über die beiden entgegengesetzten Richtungen entscheiden sollte. Er ließ einen Aufruf ergehen an alle Nationen, welche für die in dieser Art von Arbeiten erleuchtetsten galten. Alle folgten der Einladung, und von England kamen die Herren Rendel

---

*) Unsere Zeit, Jahrbuch zum Conversationslexikon. Erstes Heft. (Leipzig, Brockhaus, 1857).

und Mac Clean, beide angesehene Ingenieure, und Hr. Ch. Manby, Secretär der Gesellschaft der Civilingenieure; der aufgeklärte und tüchtige Finanzminister Oesterreichs, Frhr. von Bruck, bezeichnete Hrn. von Negrelli, der sich seit mehreren Jahren mit dem Suezkanalprobleme beschäftigte, und damals Generalinspector der österreichischen Eisenbahnen gewesen ist. In Holland empfahl Hr. von Rochussen, der erste Minister und ehemalige Generalgouverneur des niederländischen Besitzungen in Indien, Hrn. Conrad, den Inspector des Waterstaat. Sardinien schickte seinen eigenen Bautenminister, den durch vorzügliche Arbeiten berühmten Paleocapa. Frankreich schickte den Gründer des Unternehmens, Hrn. Renaud, Generalinspector und Mitglied des Raths für Straßen- und Brückenbau, und Hrn. Lieussou, hydrographischen Ingenieur der Marine. Preußen sandte Hrn. Lentze, Director der Weichselbauten, und Spanien endlich Don Cypriano Segundo Montesino, Generaldirector der öffentlichen Arbeiten zu Madrid.

Diese Commission trat am 30. und 31. October 1855 zusammen. Hr. Rendel war daselbst durch seinen Sohn und Hrn. Pole vertreten, und außer den genannten Persönlichkeiten waren noch zugegen die Herren Linant-Bei und Mougel-Bei, Hr. von Lesseps, der ehrwürdige Jomard und Hr. Barthélemy St.-Hilaire, letztere sind beide Mitglieder des Instituts.

In diesen zwei Sitzungen wurde der Beschluß gefaßt, daß die Commission am 8. November nach Aegypten abgehen werde, und man sollte zu Marseille auf dem französischen Packetboote zusammentreffen. Man beschloß zugleich neue Tiefmessungen (Sondirungen) in der Bai von Pelusium. Sie sollten vor sich gehen, während die Commission mit Erforschung der Landenge beschäftigt sei, und man betraute damit, unter Leitung des Hrn. Lieussou, Hrn. Larousse, hydrographischen Ingenieur der Marine, welcher damals für die französische Regierung mit ähnlichen Arbeiten in Genua beschäftigt war.

Die internationale Commission erachtete mit Recht die Reise an Ort und Stelle als ihre erste Aufgabe, da diese unmittelbare und persönliche Anschauung durch nichts ersetzt werden kann.

Fünf Mitglieder der Commission unternahmen diese Reise: die Herren Conrad, von Negrelli, Mac Clean, Renaud und Rienßson. Die Herren Linant-Bei, Mougel-Bei, Ferdinand von Lesseps und Hr. Barthélemy St.-Hilaire schlossen sich ihnen an, letzterer als Generalsecretär der zu bildenden Gesellschaft.

Hr. Barthélemy St.-Hilaire, dieser gelehrte, beredte und energische Verfechter der Suezkanalangelegenheit, der seit Ursprung des Unternehmens Hrn. von Lesseps mit seiner ungewöhnlichen Begabung, mit seiner seltenen Ausdauer und mit seinem Ansehen unterstützt hat, schrieb damals eine historische Notiz, und später in einem Buche gesammelte Briefe an das „Journal des Débats" über die ägyptische Reise, und wir halten uns in der folgenden Erzählung ganz an diese authentische Schilderung.

Dem früher erwähnten Beschlusse gemäß, reiste die internationale Commission am 8. November ab, langte am 18. November nach einer ziemlich schwierigen Ueberfahrt in Alexandrien an, und begab sich sogleich ans Werk. Da die Eisenbahn, die erst Ein Gleis hatte, nicht frei war, und da man von Stunde zu Stunde die durch den Telegraphen von Suez angekündigte indische Post erwartete, so waren wir gezwungen, uns drei Tage in Alexandrien zu verweilen. Die Commission benutzte sie, um die beiden Rheden zu besuchen, die eine im Südwesten, welche man den alten Hafen, und die andere im Nordosten, die man den neuen Hafen nennt, obschon dieser heute verlassene neue Hafen derselbe ist, dessen sich zur Zeit der Ptolemäer und der römischen Kaiser die Alten vorzugsweise bedienten. Vor allem interessirte die Commission die Beschaffenheit des Gesteins und des Sandes, welche auf der ganzen Küste identisch sind, sowie das Verhalten der Strömungen. Von der Spitze des Marabut bis zur Spitze von Abukir sind die Felsen des Gestades sowie die Spitzen der Riffe aus sehr bröckeligen, kalkhaltigen Sandsteinen gebildet, welche sichtliche Spuren der Zerstörung bieten.

Die heutigen Trümmer dieser Gesteine haben, indem sie sich hinter den Vorsprüngen und in den Einschnitten der Küsten ansammelten, im Westen von Alexandrien die Bank des großen

Hafens und die Düne des Marabut, und im Osten die Dünen des neuen Hafens und die von Ramle gebildet. Diese ganze Seite scheint gegen Aufschwemmung von anderswoher kommenden Sandes geschützt zu sein, und hat sich seit Jahrhunderten nicht verändert. Dies beweist genau ein römischer Palast, den man neuerlich in Ramleh entdeckt hat, und der sich ganz wie zur Zeit seiner Gründung am Rande des Wassers befindet.

Am 23. November wurde die Commission im befestigten Lager zu Saïdieh vom Vicekönig Mohammed Saïd empfangen. Er hat sie während ihres ganzen Aufenthalts in Aegypten unaufhörlich mit den großartigsten Aufmerksamkeiten überhäuft, um der Welt zu zeigen, welche Wichtigkeit er der großen Unternehmung zuschreibe.

Die Commission reiste am 15. December nach Suez ab, und kam am 16. um 1½ Uhr daselbst an. Sie hatte die Nacht auf der achten Station in der Wüste, d. i. auf der achten Post, welche ungefähr auf der Hälfte des Wegs liegt, zugebracht.

Zuerst in Suez sollten eigentlich die Arbeiten der Suezcommission beginnen. Ihre Aufgabe war, sowol selbst die Dinge zu sehen, die sie allein beurtheilen konnte, als auch die Untersuchungen zu prüfen und zu bestätigen, welche nach ihren und nach des Hrn. von Lesseps Befehlen gemacht worden, und welche sich auf die Tiefmessungen und Bohrungen in der Wüste und in den beiden Rheden des Rothen und Mittelländischen Meeres bezogen.

Die Commission verbrachte zu Suez fünf Tage, um den Grund des Golfs zu erforschen, und nach Besichtigung der Oertlichkeit zu bestimmen, wo der Kanal angebracht werden und münden soll. Sie berieth sich mit den eingeborenen Piloten und besuchte in der Nähe der Stadt die Steinbrüche des Berges Attaka, aus denen man zum Theil die Baumaterialien beziehen wird. Bei diesen mannichfaltigen Untersuchungen wurden die wichtigsten Thatsachen festgestellt. Man erkannte vor allem, daß die sämmtlichen bis zur Stunde veröffentlichten Karten der Rhede von Suez unrichtig seien, ausgenommen die von Kapitän Moresby 1837 veröffentlichten. Man vervollständigte sie durch neue Sondirungen,

welche an bereits bekannte Messungen anknüpften. Die Rhede ist weit und sicher, fünfhundert und mehr Schiffe könnten in ihr Platz finden. Die verschiedene Tiefe beträgt 5—13 Meter, und sie hat einen weichen Grund, welcher trotzdem einen trefflichen Halt bildet. Die englische Corvette Zenobia, an deren Bord wir uns begaben, diente seit drei Jahren als Kohlenmagazin für die indischen Postschiffe; sie liegt aber in der am wenigsten gesicherten Gegend, und im Laufe dreier Jahre haben weder ihre Anker die mindeste Veränderung, noch ihre Ankertaue den geringsten Schaden erfahren; die Verbindung mit dem Lande war nicht einen einzigen Tag unterbrochen. Zwei tiefe und sichere Durchfahrten, breit genug, um sie zu jeder Zeit befahren zu können, beim Eingange und beim Ausgange, und die sich mit einer Tiefe von 16—20 Meter öffnen, erleichtern die Landung. Der Nordnordwestwind herrscht in jeder Jahreszeit vor. Fast ausschließlich weht er vom März bis December, und den Rest des Jahres wechselt er mit den Südsüdost- und dem Westsüdwestwinde. Er ist niemals gefährlich. Der Westsüdwestwind, welcher heftiger ist, ist trotzdem auch nicht zu fürchten. Im ganzen scheint es, daß der Einfluß der Winde an diesen Gestaden die Wasser nie um mehr als einen Meter erhebt. Anwürfe sind nicht zu befürchten, und der Grund der Rhede scheint sich seit dem Alterthume nicht merklich gehoben zu haben.

Nach allen diesen Voraussetzungen konnte die internationale Commission folgern, daß die Rhede von Suez von Natur alle erforderlichen Eigenschaften besitze, um das Haupt des Kanals der beiden Meere zu bilden. Um die Tiefe von 8 und 9 Meter zu erreichen, wird es nur nöthig sein, dem südlichen Hafendamme 1600, und dem nördlichen 1200 Meter zu geben. So konnte die internationale Commission die Verhältnisse der Vorstudien um vieles vereinfachen, was die Kosten ebenso sehr vermindern wird.

Am 29. December gegen 10 Uhr morgens begab die Commission sich auf ihren Ausflug in die Wüste, wo sie von Suez nach Pelusium, die Umwege abgerechnet, 30 Lieues zu machen hatte. Sie verfolgte in der Wüste zu Dromedar, zu Fuß und zu Esel

den ganzen Verlauf des Kanals; den geübten Augen der geschickten Ingenieure konnte nichts diese in die kleinsten Einzelheiten gehende Besichtigung, welche noch nicht gemacht war, und welche zehn Tage dauerte, ersetzen.

Am Tage der Abreise gegen halb 12 Uhr hielt sie sich, um zu frühstücken, bei den ersten Spuren auf, die man von dem antiken Kanale antrifft. Wir waren auch ganz nahe an der dritten Bohrung; die zwei ersten befinden sich in der Rhede von Suez und sind von der Commission während ihrer Ausflüge geprüft und festgestellt worden. Auf weniger als einen Meter des Bohrlochs fand man faules Wasser. Wir kosteten es und fanden es unerträglich bitter. Die Bruchstücke der Ausgrabungen waren über dem Boden; die Ingenieure prüften sie, um sich über die Unterlage aufzuklären. Diesen ganzen Tag sind wir im Bett des alten Kanals der Pharaonen und Ptolemäer gewandert. Er war an gewissen Stellen 40—50 Meter breit, was mit Rücksicht auf die kleinern Schiffe jener Zeiten außerordentlich ist. Die Ränder des Kanals hatten 20—25 Fuß Höhe mit Uferbrücken, und die vom Abraum gebildeten Dämme sind so verhärtet, daß man sie an einigen Theilen derselben für gemauerte Arbeit halten könnte.

Gegen 3 Uhr nachmittags prüfte die Commission die vierte Tiefmessung. Nach 1 oder 2 Meter Sand fand der Bohr 3 Meter thonige Erde, eine Art von Kalkmergel, und nach 11 Meter plastischen Thon.

Hr. Barthélemy St.-Hilaire legt in dieser historischen Notiz über die Suezlandenge Gewicht darauf, weil diese geologische Zusammensetzung auf dem Isthmus beinahe überall dieselbe ist.

Es versteht sich übrigens von selbst, daß man die Proben aller dieser Bohrungen sorgfältig gesammelt hat, und dieselben sind dem berühmten Geologen Elie de Beaumont zur Prüfung überschickt worden. Man hat alle die Stoffe, welche der Bohr hervorgezogen, getreulichst verzeichnet. Die Commission fand außerdem auf dem Boden schönen blätterigen Gips, und besonders in großer Anzahl Seemuscheln, dergleichen gegenwärtig im Rothen und Mittelländischen Meere leben. Dies ist, ohne

von den ungeheuern Salzlagern zu sprechen, ein offenbarer Beweis, daß ehemals die beiden Meere in Verbindung standen und daß sie den Isthmus bedeckt hatten. Bald begegneten die gelehrten Reisenden auf diesem Boden, den man für so wüst hält, Bäumen und Sträuchern, welche bis gegen Pelusium immer dichter und dichter wurden.

Am 22. December untersuchte die Commission die fünfte Bohrung; die geologische Zusammensetzung war dieselbe wie die der vierten. Das Brackwasser, das zuerst hervorquillt, erschöpfte sich bald, und wir sahen blos das Loch, dessen Seitenkanten so scharf geblieben sind, als hätte man es erst gebohrt. Von Zeit zu Zeit strauchelten die Thiere in den Höhlungen, die sich aus Sandrücken bildeten, und unter ihrer Last einbrachen.

Am 23. December gegen 10 Uhr morgens hielt man auf einem kleinen Hügel von 40—50 Fuß Höhe, dessen geologische Zusammensetzung der Reisegesellschaft unerklärlich schien. Es ist das ein ungewöhnliches Gemisch der heterogensten Stoffe. Man stellte vielerlei Vermuthungen auf, deren keine ausreichend schien. Dieses Räthsel wird vielleicht zur Zeit der Kanalgrabung, der dicht daran vorübergeführt werden soll, seine Lösung finden. Während dieses Haltes stießen zwei Araber von der ägyptischen Brigade zur Commission, und überbrachten ihr die Plane des künftigen Kanals. Man studirte sie, indem man sie auf dem Sande ausbreitete. An dieser Stelle des Bodens der Bittern Seen befanden die Gelehrten sich an 12 Meter unter dem Niveau des Mittelmeers. Abends lagerten diese zu Scheikh-Ennedek, wo sich das Grab eines von den Bewohnern dieser Gegend hoch verehrten Heiligen befindet. Der Baumschlag war sehr reich und ziemlich hoch, und wir sahen überall die Spuren des Nilwassers. In den großen Anschwellungen dringt es bis hierhin, und läßt, wenn es sich zurückzieht, auf dem Boden und vorzugsweise am Fuße der Gesträuche bedeutende Ablagerungen zurück.

Andern Tages wandte die Commission sich gegen Westen in das Wadi Tumilat, und stieß auf die Bihr-Abu-Ballah, d. h. auf die Brunnen des Dattelvaters. Das Wasser, in einer Tiefe von 15 Fuß, war ziemlich gut und die Commission konnte

davon genießen. Nicht weit davon weidete eine Heerde schwarzer Schafe, gehütet von einem jungen Araber voll Eleganz und Schönheit, der ein Gewehr am Bande trug. Die Familie lagerte einige Schritte weit von ihm unter einem Zelte und bereitete das Morgenmahl. Diese Einöden sind also nicht unbewohnbar, was außerdem die Ruinen so vieler Städte beweisen, auf welche die Commission jeden Tag stieß. Gegen 10 Uhr langte sie am Ufer des Sees Timsah an, und von den 50—60 Fuß hohen Dünen, die ihn beherrschen, sah sie das prächtige Becken, halb von Wasser angefüllt, an welchem man leicht einen beliebig großen innern Hafen anlegen könnte. Des Abends lagerte die Gesellschaft zu Rhamses, einer altägyptischen Stadt, von welcher in der Bibel die Rede ist. Daselbst fand sie ein von Hieroglyphen bedecktes Basrelief in Granit, das Bett des alten Kanals und den Nilschlamm in solcher Fülle, wie selbst in den Ebenen Thebens. Die Wasser hatten sich von da seit kurzem zurückgezogen, und man hätte ihnen höchstens zwei bis drei Stunden weiter noch begegnen können.

Die Commission feierte den Weihnachtstag, indem sie ihr Lager nicht abbrach und Ausflüge in die Umgegend machte. Aber am 26. December setzte sie frühmorgens ihre Reise fort und wandte sich zurück gegen Nordosten, Pelusium entgegen. Um 9 Uhr traf sie an der Schwelle des El=Gisa eine vom Hrn. Nottinger geführte Brigade ägyptischer Ingenieure. Der Bohr war bereits 15 Fuß tief eingedrungen, und sollte hier ungefähr 20 Fuß niedersteigen. Dies ist der Gipfelpunkt der ganzen Kanallinie, und auf dieser Stelle wird die Ausgrabung auf einer beschränkten Strecke 15—16 Meter Tiefe haben müssen, was für die Kunst der Ingenieure nichts Abschreckendes hat. Abends lagerten die Reisenden bei Bihr=Abu=Eurnck in den Lagunen des Sees Menzaleh, welche bis Pelusium und bis zum Mittelmeere nicht mehr verlassen wurden.

Am 27. December abends lagerte man nahe den Ruinen einer alten Stadt, des Magdal der Bibel, des Magdolum der Römer. Die Commission fand daselbst die Spuren des Lagers, in dem sich ein Jahr vorher Hr. von Lesseps mit den Herren Linant=

Bei und Mougel-Bei aufgehalten hatte. Die Spuren waren so frisch, als ob sie von gestern gewesen wären. Die Einsäumungen von Sand, mit denen man die Zelte umgibt, um sie besser vor der Luft zu schützen, waren noch ganz wohl erhalten. Dieselbe Bemerkung machte man früher in Betreff des Lagers der französischen Brigade, welche 1847 die Nivellirung ausgeführt hatte, und in Betreff der Lagerplätze der österreichischen Brigade, welche zur selben Zeit an den Ufern von Pelusium operirt hatte. Wenn man neben diesen neuen Eindrücken die Ruinen und die auf dem Boden seit so vielen Jahrhunderten übrig gebliebenen Reste betrachtet, erlangt man die Ueberzeugung, daß die großen Sandflüge, von denen man so oft spricht, und mit denen man den künftigen Kanal bedroht hat, sehr selten und wenig gefährlich sind, wenn sie überhaupt wirklich vorkommen.

Endlich, am 28. December traf die Commission an ihrem Reiseziele, in Pelusium ein. Sie blieb daselbst bis zum 31. December, um das Ufer nach allen Richtungen zu untersuchen, um es zu studiren und sich genaue Rechenschaft zu geben von den Bedingungen, die es der Herstellung eines Hafens oder vielmehr der Einmündung des Kanals bietet. Die Bai von Pelusium hat einen sehr schlechten Ruf; aber dieser Ruf wurde ihr von Leuten gemacht, die sie nie gesehen haben, oder die höchstens auf der Reise von Alexandrien nach Beirut, vierzig Stunden weit davon, an ihr vorüberkamen. Die Commission hat diese Bai ganz anders gefunden, als sie ihr geschildert worden war. Vor allem ist das angebliche Kothmeer, dem sie zu begegnen fürchtete, ein Hirngespinnst. Der Rand des Meeres bei Pelusium besteht aus einem sehr reinlichen und glatten Sande. Das Wasser ist wenigstens so klar wie das der Seine, wenn es nicht gar noch durchsichtiger ist. Die Commission kann dies um so besser bestätigen, als einige Mitglieder derselben darin gebadet haben. Sie ging an der Küste drei Stunden weit nach Osten hin, über El-Gerreh hinaus, und ungefähr ebenso weit gegen Westen, bis nach Tineh. Ueberall ist das Ufer dasselbe. Man drang ungefähr drei Stunden weit auf die Höhe des Meeres vor, um die der Commission harrende ägyptische Fregatte zu erreichen; aber der Zufall war

nicht so gefällig, ihr diese „wandernden Schlammbänke“, diese „erdigen Wellen“ entgegenzuführen, die, wie man sagt, in diesem ungastlichen Busen alle Schiffahrt verhindern sollten.

Die internationale Commission hat übrigens auf dieser Küste alle nothwendigen Untersuchungen vorgenommen. Zu Lande hat sie sich nur auf sich selbst verlassen; zu Wasser wurden die Hrn. Larousse anvertrauten Sondirungen mit aller Genauigkeit und in der erforderlichen Ausdehnung gemacht. In seinen Arbeiten, die ihm seit lange geläufig sind, von Hrn. Darnaud, französischem Ingenieur im Dienste Sr. Hoheit des Vicekönigs, und von Hrn. Cianciolo, italienischem Ingenieur, unterstützt, hat er während mehr als eines Monats bald zu Lande, wo er lagerte, bald am Bord der Dampffregatte, welche die ägyptische Regierung großherzig zur Verfügung gestellt, diesen ganzen Golf durchstreift, und seine Operationen, geleitet durch die Instructionen der Commission, wurden unter den günstigsten Umständen vollendet.

Aus allen diesen Documenten hat die internationale Commission folgende Schlüsse gezogen, welche die gelehrte Welt von nun an als feststehend betrachten kann.

Der Golf von Pelusium, von der Spitze von Damiette zum Cap Casius, hat 60 Kilometer Breite, auf eine Tiefe von 20 Kilometer. Er ist gegen Nordost gekehrt. Er ist umgeben von einem engen, aus feinem Sande gebildeten Küstenstreifen, welchen das Meer bei schlechtem Wetter an einigen Punkten überflutet. Der Küstenstrich hat seit geschichtlichen Zeiten weder seine Gestalt noch seine Lage merklich verändert, und er kann als unbeweglich betrachtet werden. Vor diesem Küstenstreifen im Meere breitet sich ein Gürtel feinen, dem des Ufers ähnlichen Sandes aus, welcher in einer Tiefe von 10 Meter aufhört, wo dann, wie man sagt, ein Schlammgürtel beginnt, der sich bis in die große Tiefe des Mittelmeers erstreckt, und der aus dem Nil hervorkommt. Der Grund bietet überall eine regelmäßige Neigung, welche, schon sehr schwach im Sandgürtel, im Schlammgürtel noch schwächer wird. Seine größte Abdachung ist auf der Höhe von Tunis, wo man 2300 Meter weit vom Ufer 8 Meter Wasser findet. Von diesem Punkte gegen Westen bleibt das Wasser

ungefähr dasselbe bis nach Damiette. Aber im Osten nimmt es merklich ab, bis gegen Pelusium, wo man erst 7500 Meter vom Ufer 8 Meter Wasser findet. Die Westnordwestwinde wehen zwei Drittheile des Jahres und vorzugsweise im Winter; diese sind die heftigsten. Aber bei schönem Wetter, welches sehr häufig eintritt, erheben sich Brisen im Golfe, und die Beständigkeit dieser abwechselnd bald vom Meere, bald vom Lande wehenden Brisen würde zu jeder Zeit die Bewegung des Ein- und Ausgehens am Hafen erleichtern. Die Strömungen haben soviel wie gar keine Bedeutung; sie sind wesentlich unregelmäßig, bald gegen Westen, bald gegen Osten gerichtet. Das Wasserniveau ändert sich nur um $0,_{70}$ Meter, da der Unterschied zwischen den äußersten Punkten nur 1 Meter, und die volle Flut nur $0,_{30}$ Meter beträgt. Die Sandablagerungen im Golfe von Pelusium sind so alt wie der Nil; ihr Jahrhunderte altes Anwachsen ist Null.

Nach allen Beobachtungen ist es einleuchtend, daß ein Kanal im Golfe von Pelusium von den Anschwemmungen des Nils nichts zu fürchten habe. Er hätte nichts zu fürchten als den Flugsand, welcher von den Nordost- und Nordweststürmen in verschiedenen Richtungen die Düne entlang hin- und hergeweht wird. Aber indem man den Eingang des Kanals in die Schlammgegend versetzt, wird man den Sand verhindern, einzudringen; er wird gezwungenerweise an der äußern Seite der Dämme stehen bleiben, wo übrigens, wie es die gegenwärtige Unveränderlichkeit des Ufers hoffen läßt, die Anhäufung sehr unbedeutend sein wird. Wenn er zufällig unbequem werden sollte, bliebe immer noch der Ausweg, das Ufer sich andämmen zu lassen, indem man den Kopf des Dammes um so viel weiter hinausschöbe, was nur eine unbedeutende jährliche Auslage nach sich ziehen würde. Die zur Anlegung des Hafens nöthigen Materialien würde man aus den Steinbrüchen des syrischen Küstenlandes oder von den Inseln Cypern, Rhodus und Scarpanto beziehen. Die Einmündung des Kanals müßte man etwas weiter nach Westen, als im Voranschlag angegeben, verschieben; sie würde ungefähr auf der Höhe des alten Tanis angebracht werden, wo der durch die saitische Mündung gebildete Vorsprung seit der Verschlammung

dieses Armes ununterbrochen sich zu verwischen strebt. Es bedürfte blos eines Seegats von 400 Meter Breite, der von Südwest nach Nordost liefe. Der nördliche Damm würde 3000 Meter weit, bis zu einer Tiefe von 10 Meter vorgeschoben. Der südliche Damm würde bei einer Tiefe von 8 Meter stehen bleiben, die Spitzen der Hafendämme würden nördlich und südlich hintereinander liegen. Die beiden Dämme, auf ihrer Höhe 10 und 6 Meter breit, würden um 2 Meter das Wasser überragen und von einem Parapet gekrönt sein.

Da die Commission ihre Erforschung glücklich vollendet hatte, ging sie am Morgen des 31. December an Bord der ägyptischen Fregatte „Nil", welche der vorgenommenen Tiefmessungen wegen seit mehr als einem Monate im Golfe kreuzte, und langte 20 Stunden später am 1. Januar 1856 in Alexandrien an, wo die gelehrte Gesellschaft mit der Kunde von ihrem Erfolge allgemeine Freude erregte.

Dieser Erfolg war in der That außerordentlich, und am 3. Januar konnte die internationale Commission dem Vicekönig einen summarischen Bericht überreichen, indem sie die wunderbaren Ergebnisse dieser Erforschung ankündigte. Sie erklärte im Angesicht der gelehrten Welt und der Civilisation, daß der directe Kanal von Suez nach Pelusium die einzige Lösung der Aufgabe sei, und daß es kein anderes praktisches Mittel gebe, das Rothe mit dem Mittelmeere zu verbinden, daß die Ausführung dieses Seekanals leicht, und daß der Erfolg gesichert sei, daß die beiden, zu Suez und Pelusium zu schaffenden Häfen nur gewöhnliche Schwierigkeiten bieten, da sich derjenige von Suez auf einen weiten, sichern, in jeder Zeit zugänglichen Golf öffne, und man dort 8 Meter Wasser auf einer Uferausdehnung von 2300 Meter finde; da derjenige von Pelusium zwischen den Mündungen des Um-Fareg und des Um-Ghemila liege, in einer Gegend, wo man auf 2300 Meter 8 Meter Wasser finde. Endlich fügte die Commission hinzu,

daß sämmtliche Kosten des Kanals die 200 Millionen des Voranschlags nicht überschreiten werden.*)

Gegen Ende Januar nach Europa zurückgekehrt, beschäftigte sich die internationale Commission mit Abfassung des debattirten und endgültigen Berichts, von dem wir eine nach dem Vorhergehenden leicht verständliche Uebersicht geben wollen.

Dieser Bericht der internationalen Commission, der einen Octavband ausmacht, und dem ein Atlas von elf Karten beigegeben ist, erschien Ende 1856; die Männer, welche sich mit dieser Aufgabe befaßten, arbeiteten somit Ein Jahr, um das reiche Material zu ordnen, die nöthigen Nachsuchungen vorzunehmen und die streitigen Punkte durch eine erschöpfende Discussion festzustellen, um endlich mit einer Arbeit vor die gelehrte Welt zu treten, die keine Discussion zu scheuen hatte.

Am 23. Juni 1856, als die internationale Commission so weit in ihren Arbeiten vorgeschritten war, daß sie sich zu einer ersten Berathung über die Grundlagen ihres Berichts versammeln konnte, war sie aus folgenden Mitgliedern zusammengesetzt, deren Namen hier wie in den Sitzungsprotokollen nach alphabetischer Ordnung folgen:**)

Hr. Conrad, Inspector des Waterstaat im Haag.
Hr. Kapitän Harris von der britischen Marine in Indien, an der Stelle des verstorbenen Kapitäns Harry Hewett.
Hr. Jaurès, Schiffskapitän von der kaiserlich französischen Marine und Mitglied des Admiralitätsraths.
Hr. Lentze, Oberingenieur der Weichselarbeiten in Berlin.
Hr. Lieussou, hydrographischer Ingenieur der kaiserlich französischen Marine in Paris.
Hr. J. R. Mac Clean, Ingenieur in London.
Hr. Charles Manby, Ingenieur in London.

---

*) Lettres sur l'Egypte par M. Barthelemy St.-Hilaire, membre de l'Institut (Paris, Levy frères, 1857) Documents officiels, 2 Série, p. 17.

**) Documents, 3 Série, p. 1 fg.; die Protokolle befinden sich p. 381 fg.

Don Cypriano Segundo Montesino, Generaldirector der öffentlichen Bauten in Madrid.

Hr. von Negrelli, Generalinspector der Eisenbahnen des österreichischen Kaiserstaats in Wien.

Hr. P. Paleocapa, Bautenminister des Königreichs Sardinien in Turin.

Hr. Renaud, Generalaufseher und Mitglied des französischen Generalraths für Brücken- und Straßenbau in Paris.

Hr. J. M. Rendel, Ingenieur in London.

Hr. Rigault de Genouilly, Viceadmiral der kaiserlich französischen Marine in Paris.

Hr. Conrad, welcher den Vorsitz über die internationale Commission in Aegypten führte, wurde in Paris mit denselben Functionen bekleidet; Hr. Lieussou, welcher in Aegypten Secretärstelle vertrat, wurde wieder zum Secretär ernannt, und Hr. Charles Manby mit ihm, damit England auf directere Weise bei den Verhandlungen vertreten sei.

Seither hat der Tod manches Mitglied dem Schos der Commission entrissen, gleichsam zur Eile mahnend, auf daß dieses so oft versuchte Werk endlich zur Verwirklichung komme.

Hr. Rendel, den man allgemein als den ersten Ingenieur von England ansah, ist noch jung am 21. November 1856 der Krankheit erlegen, die ihn verhindert hatte, seinen Collegen nach Aegypten zu folgen, und später deren Sitzungen in Paris beizuwohnen.

Hr. Lieussou ist kaum 42 Jahre alt den 6. Januar 1858 gestorben, in der vollen Blüte seines Lebens, inmitten seiner verdienstlichen Arbeiten, welche ihm die Gunst der Regierung und die Achtung der Akademie der Wissenschaften erworben hatten.

Hr. von Negrelli ist am 1. October in Wien gestorben. Die Nachwelt wird die Verdienste um das große Werk, das uns beschäftigt, nicht vergessen, sie haben ihm bis zum letzten Augenblicke ihres Lebens gedient.

Doch kehren wir zu dem Commissionsbericht zurück. Nach einigen allgemeinen Betrachtungen über den gemeinnützigen Cha=

rakter, welchen der Kanal haben muß, gibt die Commission eine kurze Beschreibung Aegyptens und der Suezlandenge.

Die Erdbrücke zwischen Afrika und Asien, und von Nord nach Süd zwischen dem Arabischen Golfe und dem Mittelmeere, welche ihren Namen der Stadt Suez am Rothen Meere verdankt, hält die beiden Meere auf 113 Kilometer oder 29 gewöhnliche Lieues auseinander. Suez liegt 29° 58′ 37″ nördlicher Breite, und Tineh, das alte Pelusium, 31° 3′ 37″. Der Breitenunterschied beider Punkte beträgt somit 1 Grad 5 Minuten.

Die diesem Bande beigegebene topographische Karte genügt, die Bildung des Isthmus auf den ersten Blick zu zeigen. Zwischen dem Rothen Meere und dem Golfe von Pelusium herrscht eine sehr ausgesprochene Bodensenkung, besonders dort, wo sie die Bitterseen und den See Timsah durchzieht. Diese Niederung hat zwar zwischen dem See Timsah und dem See Menzaleh einige Ausbauchungen; allein mit Ausnahme zweier sehr kurzer Höhenzüge von 12—15 Meter an den angegebenen Punkten erstreckt sich die ganze Länge der Landenge hin ein beinahe wagerechter Thalweg.

Gegen die Mitte dieser Niederung in die Länge, d. h. auf der Höhe des Sees Timsah, befindet sich eine andere Bodensenkung, welche sozusagen senkrecht auf die erstbeschriebene fällt, und die sich vom Mittelpunkt des Isthmus bis zum Alluvionsboden des Delta von Niederägypten erstreckt. Diese ist weniger bedeutend als jene, und geht von West nach Ost. Sie ist das oft genannte Wadi Tumilat (Ouadée Toumilat), das alte Land Gosen, wo die Hebräer, von Joseph eingeladen, unter der Führung Jakob's sich niederließen, und von wo sie im 17. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung unter Moses' Anführung wieder auszogen.

Aus dieser Bodenconfiguration der Landenge ergibt sich, daß die Richtung des Kanals von der Natur selbst vorgezeichnet ist. Ebenso wird auf den ersten Blick klar, daß die Bodensenkung, die vom See Timsah nach Belbeïs, dem alten Bubast zieht, eine leicht zu bewerkstelligende Verbindung der innern Schiffahrt von Aegypten mit der an dessen Grenze hinziehenden Seeschiffahrt gestattet. Das Wadi Tumilat ist bei starker Anschwellung des

Nils von dessen Wassern überschwemmt, und diese gehen, wie wir aus den Schilderungen des Hrn. Barthélemy St.-Hilaire gesehen haben, bis zum See Timsah, und reichten ehemals vielleicht bis an die Bitterseen, indem sie den sie davon trennenden Höhenzug umgingen.

So betrachtet, erscheint die Lösung der Aufgabe eine leichte, und man begreift nicht, wie Sachverständige, welche die Oertlichkeit aus eigener Anschauung kennen, mühsam nach einer verwickelten suchten, ohne sich erst von der Unmöglichkeit der Ausführung dieser von der Natur selbst angedeuteten überzeugt zu haben.

Die Commission ließ sich darum nicht abhalten, die ältern Vorschläge mit Unparteilichkeit zu prüfen, bei jenem Lepère's von 1799 anfangend bis zum Projecte der Herren Alexis und Emil Barrault. Sie verhandelte ausführlich über den Vorschlag des Hrn. Paulin Talabot, ehe sie ihn verwarf. Alle diese Projecte bewirken die Vereinigung der beiden Meere nur unvollständig durch Dazwischenkunft des Nilflusses oder über Niederägypten, und haben überdies den Nachtheil, das hydraulische System Aegyptens, das eine so große Rolle im Wohlstande dieses Landes spielt, zu erschüttern. Im Grunde kommen sie alle auf eine unpraktische Nachahmung der von den Alten ausgeführten Arbeiten, die Commission sagt eine unpraktische Nachahmung, denn die Alten haben niemals daran gedacht, das Erythräische Meer mit dem Flusse zu vereinigen, der Aegypten befruchtet, ehe er ins Mittelmeer fällt.

Die Discussion hat demnach die Commission in ihrem an Ort und Stelle gefaßten Beschlusse bestärkt, und diese spricht sich mit Beseitigung aller indirecten für die directe Trace aus. Abgesehen davon, daß letztere das hydraulische System, den Ackerbau Aegyptens nicht gefährdet und den Weg abkürzt, bietet sie die Möglichkeit einer überaus leichten Ausführung, und die Gewißheit einer ebenso leichten Erhaltung. Die Commission wird durch die gründliche Prüfung des Gegenstandes sogar zu dem Ausspruche geführt, daß wenn diese von ihr angenommene directe Trace unmöglich wäre, man überhaupt darauf verzichten müsse,

die beiden Meere durch einen der großen Schiffahrt zugänglichen Kanal zu vereinigen, so schwer ausführbar sind die übrigen Mittel. Gehen wir nun auf die Einzelheiten des Berichts über, so erfahren wir zunächst, daß nach den Vorstudien der Herren Linant=Bei und Mougel=Bei der Kanal vom westlichen Theile von Suez ausgeht. Die 20 Kilometer, welche letztern von den Bitterseen trennen, durchzieht er, sich geradeaus gegen Norden hinstreckend. Er durchströmt auch diese von den Gewässern des Rothen Meeres angefüllten Seen, ohne jedoch in denselben eingedämmt zu sein. Von dem nördlichsten Rande der Bitterseen zieht er, den Höhenzug von Serapäum durchschneidend, nach dem See Timsah, den er gleichfalls passirt. Nun umgeht der Kanal den Höhenzug von El=Gisr und mündet, sich hart am Ufer des Menzalehsees hinstreckend, in den Golf von Pelusium zwischen den Ruinen des alten Pelusium und dem Schlosse von Tineh.

Die Urheber dieses Vorprojects, welche die Tiefmessungen von 1847 vor Augen hatten, verlegten die Mündung des Kanals westlich von Tineh, weil man damals noch nicht die Ueberzeugung gewonnen hatte, daß die gewünschten Tiefen sich auf einem andern Punkte näher zum Ufer befinden.

Die Commission, welche im übrigen die Trace der Herren Linant= und Mougel=Bei beibehält, verrückt die Mündung um 28 Kilometer weiter nach Westen, und zwar aus zwei Gründen. Zunächst weil die unter der Leitung der Herren Lieussou und Larousse vorgenommenen Tiefmessungen auf diesem Theile der Küste schon in einer Entfernung von 2300—3000 Meter vom Strande eine Tiefe von 8 und 10 Meter gefunden haben; zweitens, weil es gewiß ist, daß an diesem Theile der Küste das Auslaufen der Schiffe mit allen Winden von der Seeseite ein überaus leichteres sein wird.

Diese beiden Gründe mußten allerdings bestimmend sein.

Wir wollen, ohne in alle technischen Einzelheiten des Berichts uns einzulassen, doch eine allgemein verständliche Auseinandersetzung der directen Trace versuchen.

Dieselbe ist vor allem um zwei Drittel kürzer, als die andern. Statt 400 Kilometer lang zu sein, wie die Kanäle der

Herren Lepère, P. Talabot und Barrault, hat die directe Trace nur eine Länge von 147 Kilometer und kann jeder Schleuse entbehren.

In der von der Commission angestrebten Ausführung findet der Welthandel die vollständigste Lösung der Aufgabe. Der Weg ist rascher und der Dienst zu allen Zeiten gesichert.

Die allgemeinen Interessen finden also ihre Rechnung bei dieser Trace, und da sie überdies auch minder kostspielig, kann die Compagnie auf einen hinlänglichen Lohn für ihre Kapitalien zählen.

Auf der andern Seite kann der an die Grenze Aegyptens verlegte, blos die östlich von diesem Lande sich ausdehnende Wüste durchziehende Kanal keine von den bedauerlichen Folgen haben, welche bei Annahme von indirecten Tracen, welche durch das Herz des Landes ihren Weg nähmen, zu befürchten gewesen wären. Er wird nichts an dem Bewässerungssystem ändern, von dem die Fruchtbarkeit Aegyptens abhängt; er wird diese vielmehr ausdehnen, indem ihm Aegypten einen neuen, durch das Wadi Tumilat ziehenden Süßwasserkanal zu danken haben soll.

Die Pforte, deren Interessen der Vicekönig auch zu berücksichtigen hat, muß die von der Commission angenommene Trace auch lieber sehen. Das ottomanische Reich wird sich in directer Verbindung mit den heiligen Städten befinden, deren Besitz ein Pfand der souveränen Oberherrlichkeit des Padischah ist. Zur Vermehrung des großherrlichen Einflusses beitragend, wird die directe Kanalverbindung zugleich von jenen gerechten Befürchtungen befreien, die jedes Project hervorrufen muß, welches das Innere von Aegypten den auswärtigen Marinen preisgibt.

Der Wahrheit zur Steuer mag hier erwähnt werden, daß der verstorbene Negrelli schon im Jahre 1847 der directen Trace den Vorzug gegeben und eine Lösung vorgeschlagen hat, die jener von den Herren Linant- und Mougel-Bei beantragten ganz analog ist.

Wir dürfen die Niveaufrage in Bezug auf das Verhalten beider Meere nicht außer Acht lassen. Das ganze Alterthum hat auf die Autorität von Aristoteles hin geglaubt, das Rothe

Meer liege höher als das Mittelmeer. Der griechische Philosoph war selbst wieder nur das Echo einer ägyptischen Ueberlieferung (s. dessen „Meteorologie", Buch I, Kap. XIV, §. 27). Die ägyptische Commission und Hr. Lepère, ihr Director, sind noch im Jahre 1799 dieser Ansicht gewesen. Die damals vorgenommene Nivellirung ergab einen Höhenunterschied von $9{,}_{908}$ Meter oder 30 Fuß zu Gunsten des Rothen Meeres. Die beiden großen Mathematiker Laplace und Fourrier leugneten die Möglichkeit eines solchen Unterschieds; allein ihre Protestation ging sozusagen vorüber, obgleich Hr. Lepère ehrlich genug war, selbst Zweifel über die Genauigkeit seiner Operationen auszusprechen.

„Gedrängt durch die Zeit", sagte er, „beunruhigt durch feindliche Kundgebungen der arabischen Stämme, zu verschiedenen malen genöthigt, die Arbeiten zu unterbrechen, endlich gezwungen, einen großen Theil der Nivellirungen auf gleicher Höhe mit dem Wasser vorzunehmen, an jeder Verificirung verhindert, ist es nicht zu verwundern, daß die geschickten Ingenieure, welche diese Operationen in so ausnahmsweisen Verhältnissen vornahmen, zu ungewissen Ergebnissen gelangt sind."

Während vierzig Jahren wurde kein neuer Nivellirungsversuch mehr gemacht. Erst im Jahre 1830 hat, wie wir aus Obigem gesehen, Kapitän Chesney, seither Generalmajor, auf einer Reise durch die Landenge die Ueberzeugung geschöpft, die französischen Ingenieure müßten sich geirrt haben. Nach den Ereignissen von 1840 versuchten englische Offiziere eine neue Nivellirung und erklärten, daß die beiden Meere auf gleicher Höhe seien. Allein man konnte ihre Beobachtungen für keine entscheidenden halten, da ihre Instrumente zu unvollkommen gewesen. Seit 1846 sind alle diese Fragen in eine ganz neue Phase getreten. Linant-Bei hatte schon im Jahre 1841 versucht, in Gemeinschaft mit Hrn. Andersen, dem Director der Peninsular and Oriental Company, eine Gesellschaft für den Durchstich der Suezlandenge zu bilden. Im Jahre 1846 bildete sich eine neue Gesellschaft, die womöglich die Plane von Linant-Bei ausführen und vor allem untersuchen sollte, ob sich wirklich ein künstlicher Bosporus graben lasse, wie Linant-

Bei immer wieder behauptete. Die vorzüglichsten Mitglieder dieser Gesellschaft waren die Herren Stephenson, P. Talabot und von Negrelli. Die Gesellschaft machte sich vor allem an eine neue Nivellirung der Landenge, welche diesmal dem in dieser Art von Arbeiten sehr erfahrenen Hrn. Bourdaloue übertragen worden ist; man gab ihm eine Brigade von ägyptischen Ingenieuren, zwei Geniecompagnien sowie eine Compagnie Kanoniere unter der Leitung von Linant-Bei zur Aushülfe bei. Die Operationen sind mit größter Sorgfalt vorgenommen worden; zuerst in der Richtung von Tineh nach Suez und hierauf von Suez nach Tineh. Die Instrumente waren vortrefflich, das Personal war zahlreich und geschickt, und diesmal ließ die Arbeit sich auch gehörig prüfen und mit Genauigkeit feststellen, da die verschiedenen Abtheilungen von Ingenieuren abgesondert operirten. Solcher Verificationen wurden nach der Angabe von Bourdaloue sechs vorgenommen.

Das auf diese Weise zu Tage geförderte Ergebniß ist sozusagen unfehlbar gewesen, und im Jahre 1847 übernahm es Hr. Talabot, dasselbe der gelehrten Welt bekannt zu geben. Das Rothe und das Mittelmeer haben ungefähr gleiche Höhe, wie das Laplace und Fourrier theoretisch nachgewiesen haben, und die Nivellirung von 1799 ist somit eine ungenaue gewesen.

Von 1846—56, also in einem Zeitraum von zehn Jahren sind acht Nivellirungen vorgenommen worden, die, in verschiedenen Richtungen von einem Meere zum andern gehend, alle die nämliche Thatsache bestätigt haben. Fünf wurden zwischen dem Pelusischen Golf und dem Arabischen Meerbusen auf directem Wege vorgenommen, und drei schlugen den indirecten Weg über Kairo ein, von einer Seite nach Rosette oder Damiette sich erstreckend, und von der andern nach Suez.

Die fünf zuerst genannten Nivellirungen sind:

1) jene der Herren Bourdaloue und Linant-Bei im Jahre 1847 von Tineh nach Suez;

2) jene von Gabolde und Fromont im Jahre 1848, als Controlirung der obengenannten, und die von Suez nach Tineh ging;

3) jene, die Linant-Bei im Jahre 1853, auf Befehl der

ägyptischen Regierung und auf Verlangen des französischen Generalconsuls, Hrn. Sabatier, zur Bestätigung der frühern Operationen vorgenommen hat;

4) die Nivellirung von Salam-Efendi; dies war die erste im Jahre 1855 vorgenommene Campagne als Vorbereitung zu den spätern Arbeiten der internationalen Commission. Diese gleichfalls unter Linant-Bei bewerkstelligte Nivellirung ging von Suez nach Pelusium;

5) die zweite Nivellirung von Salam-Efendi im Laufe des Jahres 1856.

Die drei indirecten Nivellirungen, von Kairo ausgehend oder Kairo durchziehend, sind:

1) die von Tahil-Efendi im Jahre 1846 ausgeführte, die von Rosette nach Kairo über Behere geht und mit dem Theile der Nivellirung von Hrn. Bourdaloue im Jahre 1847 combinirt wurde, die über Wadi Tumilat von Tineh nach Kairo ging;

2) die von Rhamadan-Efendi im Jahre 1849, die von Damiette über Scherkieh nach Kairo ging, und wieder mit der Abtheilung von Bourdaloue's Nivellirung combinirt worden ist, welche über Wadi Tumilat von Suez nach Kairo vorgenommen wurde;

3) die Nivellirung von Hrn. Darnaud im Jahre 1847, die über den Postweg von Suez nach Kairo, und welche mit der Bourdaloue's (1847) von Kairo nach Tineh combinirt ist.

Nicht alle diese Nivellirungen haben eine gleiche Genauigkeit und können nicht auf die nämliche Autorität Anspruch machen; allein sie stimmen alle miteinander überein, weil die größte Verschiedenheit, die vorkommt, nicht mehr als $0,_{94}$ Meter beträgt, und das Endergebniß kann somit nicht mehr bestritten werden. Die Nivellirungen, welche am meisten Interesse erregen, sind die von Hrn. Bourdaloue, und nach diesen jene von Linant-Bei und die spätern von Salam-Efendi. Die gelehrte Welt wollte den der französischen Commission in Aegypten nachgewiesenen Irrthum erst nach den genauesten Untersuchungen zugeben, und als der französische Consul im Jahre 1853 eine neue Nivellirung verlangte, geschah es blos, um endlich zu einem officiellen Ergebnisse zu gelangen

Die internationale Commission hat das Beobachtungsjournal von Linant-Bei unter den Augen gehabt und daraus ersehen, daß zwischen den Operationen von 1847 und jenen von 1853 auf einer Länge von 30 Lieues nur unbedeutende Unterschiede in den verschiedenen Nullpunkten vorgekommen sind.

Aus der Gesammtheit aller dieser Operationen hat die internationale Commission ihre Ueberzeugung gewonnen, daß das durchschnittliche gewöhnliche Niveau des Mittelmeeres in Tineh um $2,_{32}$ Meter unter dem Nullpunkte steht, wie man ihn rechts an der Ecke der Hafentreppe vor dem Hotel in Suez angenommen hat. Nähere Einzelheiten finden sich bei Lieussou in dessen Berechnungen über das Verhalten der Wasser im Suezkanal.*)

Die Commission hatte noch andere Vorurtheile zu beseitigen als die angebliche Niveauverschiedenheit der beiden Meere. So hatte man gesagt, daß der Boden des Isthmus zum Theil aus Gefels besteht, und daß man den Kanal werde in zu Tage liegendem Gesteine zu graben haben. Die Commission hat durch ihre überall hin zu den nöthigen Tiefen geführten Bohrungen constatirt, daß der Kanal auf seinem ganzen Laufe von $147,_{956}$ Meter nur zwei überwiegende Erdarten zu durchschneiden haben wird: Thonarten von Suez nach den Bitterseen, und festen Sand von den Bitterseen bis an die Bucht von Pelusium.

Was den beweglichen Sand betrifft, welcher der allgemeinen Meinung nach die Erhaltung und Dauer des Kanals bedroht, so ist auch das blos eine grundlose Einbildung. Die an Ort und Stelle gemachten Beobachtungen weisen nach, daß der Boden überall auf der Landenge fest sei, entweder durch den Kiessand, der ihn bedeckt, oder infolge der Vegetation; dies kann nach den beträchtlichen Spuren von den alten Kanalarbeiten, die sich bis auf unsere Zeit erhalten haben, durchaus nicht in Zweifel gezogen werden. Wenn die Bewegung des Sandes auf den Boden den angeblichen Einfluß wirklich hätte, so würden alle diese Spuren längst verschwunden sein und nicht, wie dies der Fall ist,

---

*) Documente, 3. Serie, S. 233. Die Denkschrift dieses Hydrographen ist im Jahre 1857 der Akademie der Wissenschaften mitgetheilt worden.

eine Höhe von 5—6 Meter haben; sie wären längst begraben und unsichtbar, wie viele Denkmäler auf andern Theilen von Aegypten. Die bloße Existenz der ausgedehnten Bodensenkung der Bitterseen beweist, daß die Wirkung des Flugsandes keine beträchtliche sein könne, sonst würde diese Senkung längst angefüllt sein, so weithin sie sich auch erstreckt.

Also weder die Oberfläche des Bodens noch die Beschaffenheit des Unterbodens stellen der Errichtung oder der Erhaltung eines Kanals das geringste Hinderniß entgegen.

Die Kunst hat sozusagen blos die örtlichen Andeutungen zu benutzen, und durch Grabung eines künstlichen Bosporus die Verbindung zwischen den beiden Meeren wiederherzustellen, wie dieselbe in vorhistorischen Zeiten bestanden hatte.

Die Commission hat auf das Project eines Kanals mit zwei Gefällen, dessen Speisung, von der Mitte aus, dem Nile oberhalb Kairo entlehnt, und der auf seinem ganzen Laufe 8 Meter über der Meeresfläche angelegt werden müßte, mit Entschiedenheit zurückgewiesen. Ein solcher Kanal wäre bei der Festigkeit des Bodens auf dem Isthmus wol nicht schwer zu bauen, die Erhaltung desselben dagegen würde unübersteigbare Hindernisse bieten wegen des Schlammwassers des Nil, wegen der Dämme aus reinem Sande, wegen des Durchzugs durch den See Menzaleh, wo die Eindämmung nahezu unmöglich wäre; wegen der Schleusen, welche ihn an beiden Enden verschließen und der Schiffahrt ebenso unheilvolle als unvermeidliche Verzögerungen selbst dann verursachen müssen, wenn sie am besten im Gange sind.

Die Commission hat das System der Schleusen für das von ihr angenommene Project ganz beseitigt, da sie geltend macht, daß die Anbringung von Schleusen dem Kanale seine Hauptnützlichkeit benehmen würde.

Ehe man sich über diesen Punkt entscheiden konnte, war festzusetzen, ob der Kanal auch ohne Schleuse die unentbehrlichen Bürgschaften der Erhaltung gewährt, und ob die Strömung von einem Meere zum andern den Uferrändern des Kanals nicht gefährlich werden könnte. Die Commission glaubt aber ein einfaches und wirksames, durch die Bodenfiguration des Isthmus

selbst gegebenes Mittel gefunden zu haben, das gestattet, die Schleusen zu beseitigen, indem es sie gewissermaßen ersetzt. Dieses Mittel gewähren die Bitterseen, welche, höchstens 5 Meilen von Suez weit liegend, den angestrebten Dienst leisten dürften. Die Wasser des Rothen Meers sollen unter Anwendung von allen erdenklichen Vorsichtsmaßregeln hineingeleitet werden, und einmal angefüllt, würden diese Seen mit einer Oberfläche von 330,000,000 Geviertmeter ein stetiges Niveau behalten und einen hinreichenden Ausgleicher der Wasser bilden. Somit würde die Geschwindigkeit der Strömung im Süden der Seen für den in Thonerde gegrabenen Theil vermehrt, und im Norden durch den in den Sand gegrabenen Theil vermindert werden.

Die Commission hat sich aus diesen Gründen für einen Kanal ohne Schleusen mit der Unterbrechung durch die ungeheure Wasserfläche der Bitterseen ausgesprochen, und hat, die Wichtigkeit dieses Beschlusses nicht verkennend, alle hierauf einschlägigen (zum Glück nicht bedenklichen) Einwendungen sorgfältig zu discutiren und zu widerlegen.

Die Einfahrt des Kanals soll also in Suez wie in der Bai von Pelusium eine ganz offene sein. Die Wasserbreite des zwischen den Arabischen Golf und die Bitterseen fallenden Theils wird 100 Meter betragen, und dort, wo der Sand und der Thon nicht fest genug scheinen würden, um der Strömung der Flut allein zu widerstehen, sollen Steinbekleidungen angebracht werden. Diese Befürchtung könnte sich übrigens nur auf die Zeit der hohen See während der Aequinoctien und beim Stürmen des Südwindes beziehen. Die mittels aufeinander folgender Einlasse in die Bitterseen geführten Wasser des Rothen Meers würden diese Seen erfüllen und ein inneres Meer bilden, und das gehörig tief gegrabene Bett des Kanals würde beim Eintritt in wie beim Austritt aus der See blos durch Bojen bezeichnet werden. So würde man also die weit ausgedehnten Bitterseen durchfahren, welche eine Länge von 23 Kilometer haben werden.

Dieses System ist das einfachste und zugleich das beste, und die Commission hat jede Eindämmung unterdrückt. Allein sie hat auch den nicht wahrscheinlichen Fall voraus bedacht, daß

sich die Nothwendigkeit der Eindämmung herausstellen sollte. Sie will daher, daß der Kanal von beiden Seiten von Einfassungen frei bleibe, aber doch so durch die Bitterseen geleitet werde, daß man später, wenn es nothwendig wäre, einen dem Winde zugekehrten Damm anbringen könne, der den Kanal gegen die West- und Nordweststürme beschützt. Die Fahrstraße würde somit auf der östlichen Seite der genannten Seen angebracht werden, und die mit der Ausführung betrauten Ingenieure werden die Neigungen auszuwählen haben, welche ihnen zur etwa erforderlichen vorher besprochenen Umgestaltung am geeignetsten wären.

Dieses System entspricht den Forderungen, wie sie augenblicklich formulirt werden können, ohne die Zukunft zu gefährden; alles hängt davon ab, wie sich die Strömung im ganzen Laufe des Kanals gestalten wird. Sollte die Strömung, die am Rothen Meere beginnt und bis nach Pelusium sich erstreckt, so stark sein, daß etwas für die Uferränder des Kanals zu befürchten wäre, wenn der Kanal seiner *ganzen Ausdehnung* nach mit einer Steinbekleidung versehen werden müßte, dann hätte die Commission keinen Anstand genommen, die Nothwendigkeit von Schleusen zu erkennen, da solche allein im Stande wären, einer solchen Gefahr zu begegnen. Allein dem wird nicht so sein.

Die Kenntniß der verhältnißmäßigen Niveaux der beiden Meere sowie ihrer Schwankungen unter dem Einflusse von Winden und von Ebbe und Flut hat Hrn. Lieussou in die Lage gesetzt, das Verhalten der Wasser im Kanale zu bestimmen und seine hierauf bezüglichen, dem Commissionsbericht beigefügten Rechnungen haben ihn vollkommen beruhigt. Die größten Geschwindigkeiten, welche die Wasser auf dem Grunde, und zwar nur während eines Augenblicks haben können, wenn nämlich der seltene Fall eintritt, daß ein Südsturm mit der größten Flut der Nachtgleiche zusammenträfe, werden folgende sein:

1) wenn der Kanal von einem Meere zum andern ohne Unterbrechung fortgeht, $1,_{01}$ Meter per Secunde;

2) wenn der Kanal beim Durchzuge durch die Bitterseen unterbrochen ist, $1,_{16}$ Meter in der südlich gelegenen Abtheilung der Seen, dort nämlich, wo der Boden ein thoniger ist, und

blos $0{,}_{35}$ Meter in der nördlich gelegenen Abtheilung der Seen, dort wo der Kanal in sandigem Boden gegraben ist.

Im ersten Falle, d. h. bei einem fortgesetzten und eingedämmten Kanale, würden die Uferränder vom Höhenzuge von Suez bis zum Mittelländischen Meere angegriffen werden auf einer Länge von 147 Kilometer, und Schleusen an beiden Enden des Kanals würden unerlaßlich sein. Im zweiten Falle, d. h. bei einem in den Bitterseen unterbrochenen Kanal, könnten die Uferränder blos zwischen dem Rothen Meere und dem Höhenzuge von Suez bedroht sein, in denjenigen Theilen, wo der Thon nicht fest wäre. Es würde somit, um das Anbringen von Schleusen überflüssig zu machen, genügen, die wenigen schwachen Punkte, die auf den ersten 20 Kilometer vorkommen mögen, mit einer Steinbekleidung zu versehen.

Darum sprachen die Ingenieure des Vicekönigs in ihrem Vorprojecte sich auch dahin aus, den Kanal ohne Eindämmung durch die Bitterseen zu lassen, und sie fanden sogar verschiedene Vortheile bei diesem innern Meere, das den Teich von Berre oder jenen von Thau in Frankreich an Umfang übertreffen wird.

Es däucht auch uns, daß dieses innere Meer große Dienste leisten dürfte, und daß die Compagnie später die Fischereien daselbst vortheilhaft verpachten können wird. Der Süßwasserkanal, welcher unweit von diesen Seen im Westen sich hinziehen soll, wird an diesen heute ganz verödeten Orten gar manche Niederlassung gestatten. Wir wollen unserer Phantasie keinen zu großen Flug gönnen und unsere Hoffnungen nicht zu hoch anspannen; allein man wird zugeben, daß die Compagnie auf ziemliche Einkünfte zählen, und daß man Fortschritten der Industrie, des Landbaues und des Handels entgegensehen darf, die Beachtung verdienen.

Der Seekanal von Suez wird in seiner ganzen Ausdehnung fortdauernd eine Tiefe von 8 Meter haben.

Diese Tiefe ist hinreichend für die größten Fahrzeuge, welche der Handel Europas gegenwärtig nach den indischen Gewässern chickt, z. B. für die Klipper von 3000 Tonnen Gehalt. Es

wäre unnöthig, vorläufig eine bedeutendere Tiefe anzustreben, da eine Aenderung in dieser Beziehung leicht wäre, falls sich das Bedürfniß dazu herausstellen sollte. Aus dieser doppelten Rücksicht hat man nicht angestanden, ein Tiefenminimum von 8 Meter zu wählen.

Der Bettgrund des Kanals wird übrigens eine leichte Senkung von Süd nach Nord bekommen können, da die Bitterseen ihr Niveau auf $0,_{28}$ Meter unter dem durchschnittlichen Niveau des Rothen Meeres behalten, und stets auf $0,_{40}$ Meter über dem durchschnittlichen Niveau des Mittelmeeres bleiben wird.

Was nun die Breite des Kanals betrifft, so hat die Commission bei ihren diesfälligen Bestimmungen folgenden allgemeinen Grundsatz vor Augen gehabt: der Kanal muß breit angelegt sein, nicht blos damit zwei Schiffe nebeneinander fahren können, sondern es muß auch Platz für eine dritte Reihe von Schiffen sein, die aus irgendeinem Grunde anhalten müssen. Zwei Schiffe von je 1000 Tonnen Gehalt brauchen Bord an Bord eine Breite von 40 Meter, die Radkasten der Dampfer mit gerechnet, und wenn es erst nur noch Schraubenschiffe gibt, wird die erforderliche Breite noch geringer sein. Ein drittes Schiff würde weitere 20 Meter verlangen, also im Ganzen 60 Meter. Die Commission hat zur Ermöglichung leichter Bewegungen noch 20 Meter zugeschlagen. Sie ist der Meinung, daß 80 Meter Breite auf dem Wasserspiegel, einer Breite von 44 Meter auf dem Bettgrunde entsprechend, vollkommen ausreichen werde. Der Caledonische Kanal hat blos eine Breite von 17 Meter, jener von Nord-Holland dagegen ist 38 Meter breit. Der Unterschied zu Gunsten des Suezkanals ist, wie man sieht, kein unbedeutender. Man darf überdies nicht unberücksichtigt lassen, daß die genannten beiden Kanäle Schleusen haben, während der Kanal durch den Isthmus keine bekommt. Allerdings ist auch seine Bestimmung eine andere. Die beispielsweise angeführten sind sozusagen auf den Binnenverkehr berechnet, während man bei unserm einen Verkehr im Auge haben muß, bei dem die Schiffe zu Tausenden gezählt werden, und der nothwendig noch eine größere Bedeutung bekommen wird. Es ist daher nichts Ueberflüssiges,

ihn mit ausnahmsweisem Umfang auszustatten. Auf der Strecke vom Rothen Meere bis zu den Bitterseen, also auf einer Länge von 20 Kilometer, dort, wo Abspülungen zu befürchten sind, soll der Suezkanal sogar eine Breite von 100 Meter bekommen (der Bettgrund eine Breite von 64 Meter), während die Breite auf der ganzen Strecke von den Bitterseen bis zum Hafen Saïd am Mittelmeere wie gesagt 80 Meter nicht übersteigt.

Nach Festsetzung der allgemeinen Dimensionen des künftigen Kanals beschäftigte die Commission sich mit den nothwendigen Kunstbauten. Die vorzüglichsten werden sein:

1) der Hafen von Suez am Rothen, und
2) der Hafen Saïd am Mittelländischen Meere.

Der Hafen von Suez wird keine Arbeiten von Belang in Anspruch nehmen, weil die Rhede daselbst von Natur aus mit den erwünschten Eigenschaften ausgestattet ist, um die Aufführung von zwei Dämmen und die Grabung eines Hinterbeckens ohne Aufwand von Arbeit zuzulassen.

Der Damm im Westen wird 1800, und der östliche 2000 Meter lang sein. Sie werden parallel neben einander hinlaufen, in einer Richtung von Norden 30° östlich, und von Süden 30° westlich, sodaß die Aus- und Einfahrt mittels Segeln mit Südost und Nordost, welche fast ausschließlich auf dieser Rhede wehen, leicht zu bewerkstelligen ist. Das eingedämmte Seegat wird 300 Meter breit sein, und sich von den Dammspitzen bis zur Meerestiefe von 9 Meter in einer Länge von 500 Meter hinziehen. Da diese Fahrstraße in ein Meer mündet, das niemals stürmisch ist und auf dem stets leicht zu handhabende Winde wehen, bedarf es weder für die Ein- noch für die Ausfahrt größerer Umfangsverhältnisse.

In Suez sind die Materialien jeder Art zur Hand, und der Bau wird blos ganz kurze Transporte erheischen.

Die Materialien sollen den Steinbrüchen von Attaka, einem in der Nähe von Suez gelegenen Berge, entlehnt werden, und für gewisse Theile der Bauten jenen von M'Salem, auf der andern Seite der Rhede in Asien ein wenig ostwärts gelegen. Die Steinbekleidung soll mit den kalkhaltigen Blöcken vom Berge

Attaka gemacht werden. Die Maurerarbeit für die Krone und die Brustwehr soll mit aus den Sandsteingruben vom Berge M'Salem gezogenen Quadern hergestellt werden. Die aus dem Berge Attaka gehobenen Materialien werden sehr gut zu brauchen sein. Der Berg, welcher auf der Seite von Suez sehr abschüssig ist, ist aus festem Kalkstein gebildet, der eigenthümliche Spuren von Auflösung zeigt. Die Oberfläche selbst ist unverändert und scheint blos eine Art von Röstung erfahren zu haben, welche mehr deren Aussehen als deren Beschaffenheit verändert. Die Auflösung geht erst unter dieser Rinde vor sich. Allein diese Erscheinung ist keine allgemeine. In den schmalen Schluchten, aus welchen zur Zeit von stürmischem Wetter Ströme hervorquellen, welche Massen von Steinen mit sich reißen, hat das infolge dieser Reibung zu Tage liegende Gestein ein anderes Aussehen behalten. Dasselbe ist sehr hart und scheint jener Formation anzugehören, welcher die zum Pyramidenbau verwendeten Kalksteine entnommen sind, und welche in der Nähe von Kairo auf dem rechten Nilufer ausgehoben wurden. An der Oberfläche zeigen sich viele Sprünge, die aber im Innern der Masse nirgends vorkommen. Diese Kalksteine werden somit von sehr nützlicher Anwendung sein.

In Pelusium wird es den Kanalbauern nicht so leicht werden. Der Pelusische Golf von der Damiettespitze im Westen bis zum Vorgebirge Casius im Osten ist nordnordöstlich gegenüber. Er kann in zwei Nebenbaien eingetheilt werden, die durch einen convexen ins Meer ragenden Vorsprung getrennt werden. Die östliche ist die eigentliche Bai von Pelusium, die westliche jene von Dibeh.

Auf der beigefügten Karte ist das leicht zu sehen. Das Gestade besteht durchweg aus feinem grauen Sande ohne jede schlammige Beigabe. Dasselbe besteht aus einem schmalen Küstenstreifen oder Lido, der ungefähr 100—150 Meter breit ist. Dieser Lido erhebt sich im allgemeinen nicht um mehr als 1 oder 1½ Meter über den niedern Meeresstand. Zu gewöhnlichen Zeiten wird er doch nicht von den Fluten überschritten, denn hier haben die Wogen infolge der starken Abschüssigkeit des

unter dem Meere befindlichen Theils selten eine starke Erhebung. Hinter diesem Küstenstreifen, den das Meer nur wenn es stürmisch ist an manchen Punkten überflutet, erstreckt sich im Osten des Vorgebirges Casius eine Kette von Sandhügeln, auf welchen einige Vegetation fortkommt, und die somit als feste betrachtet werden können; im Mittelpunkte um Pelusium herum befindet sich der schlammige Grund des ausgetrockneten Sees Menzaleh, und im Westen dehnt sich der See Menzaleh auf 10—12 Meilen bis nach Damiette hin. Dieser See ist zum Theil von Seewasser erfüllt, das durch die Boghaz, und zuweilen über den Lido hinweg hineinströmt.

Die Boghaz sind natürliche Einschnitte des Gestades, welche von ehemaligen Mündungen des Nils gebildet sind, und durch die der See Menzaleh zur Zeit der Nilanschwemmungen seinen Ueberfluß ins Meer abgießt. Die Ausgleichung der Gewässer im Meere und im See Menzalah, deren Niveaux wesentlich veränderlich sind, erzeugen abwechselnde, sehr lebhafte Strömungen, welche das Bestehen der erwähnten Einschnitte (Boghaz) verewigen. Von Osten nach Westen finden sich auf dem Gestade natürliche Einschnitte:

1) die Mündung des alten Pelusischen Armes, die auch Tinehmündung heißt wegen der alten zerfallenen Festung, welche an diesem Arme liegt;

2) die Mündung des alten Tanitischen oder Saïs-Armes, der heute Um-Fareg heißt, in der Nähe des Thurms gleichen Namens, den die Franzosen während der ägyptischen Expedition gebaut haben;

3) die Mündung von Ghemileh, welche das Meer mit dem See Menzaleh in Communication setzt. Die Mündung von Ghemileh oder Ghemil hat 385 Meter Breite und eine veränderliche Tiefe, welche bei niedrigem Wasserstande 1 Meter beträgt. Diese Mündung oder Boghaz bestrebt sich auszudehnen, seitdem die mehr nach Westen gelegene Mündung von Dibeh verstopft ist. Die Dibehmündung ist der alte Arm von Mendes.

Die Damiettespitze setzt sich an, während das Cap Casius offenbare Spuren von Abspülungen zeigt. Der vorspringende

Theil des Ufers zwischen den Buchten von Dibeh und Pelusium erleidet ähnliche Abspülungen. An diesem Punkte ist der Küstenstreif sehr schmal und ruht auf einer Ablagerung von Nilschlamm, welche ehemals im See Menzaleh gebildet worden ist, der Lido ist somit gewichen.

Was nun die Ufer von Pelusium betrifft, so sind dieselben seit zwanzig Jahrhunderten nur ganz unmerklich verändert worden, wie das oben bemerkt worden ist. Die Ruinen dieser Stadt liegen heute in derselben Entfernung vom Meere wie zur Zeit Strabo's, und die Schlammablagerungen des eingetrockneten Sees Menzaleh sind blos durch einen schmalen Sandstreifen davon getrennt, dessen Breite kaum um ein Merkliches hat zunehmen können. Die Ansetzungen und Abspülungen, welchen er an einigen Punkten ausgesetzt ist, rühren von lokalen Ursachen her, deren Jahrhunderte alte Wirkung sozusagen Null ist. Der Küstenstreifen, der ihn von Damiette bis zum Cap Casius einfaßt, kann im ganzen als unveränderlich betrachtet werden.

Die Ost- und Nordostwinde wehen zwei Drittheile des Jahres, verursachen aber nur sehr selten Stürme an der Küste von Aegypten. Die Strömungen sind nicht stark und ändern sich mit dem Winde und der hohlen See. Das durchschnittliche Niveau ist $0,_{68}$ Meter unter dem mittlern gewöhnlichen Niveau des Rothen Meers. Ebbe und Flut haben ein Maximum von $0,_{22}$ Meter.

Dies ist die allgemeine Gestaltung des Golfs von Pelusium.

Ueber den Meeresgrund hat die Commission, dank sei es den zahlreichen Tiefmessungen des kaiserlichen hydrographischen Ingenieurs Larousse, welche dieser unter Leitung von Hrn. Lieussou vorgenommen, auch genaue Rechenschaft gegeben.*) Es hat sich aus denselben ergeben, daß an der Stelle, wohin die Urheber des Vorprojects die Einmündung des Kanals verlegt hatten, die gewünschte Tiefe von 8 Meter sich blos auf 7500 Meter vom Gestade befindet, und dieses ist begreiflich, da das-

*) S. Bericht der Commission a. a. O.

selbe hier am meisten Concavität besitzt. Allein je weiter westlich man geht, um so näher rückt die Tiefe dem Lido. Die Abschüssigkeit des Meeresgrundes ist überall eine schwache und sehr regelmäßige. Die Strecke, wo eine größere Neigung vorherrscht, befindet sich ungefähr 18 Kilometer nordwestlich von Um-Fareg. An diesem Orte beginnt die Tiefe von 8 Meter schon in einer Entfernung von 2300 Meter vom Gestade. Mehr nach Westen, gegen Ghemil zu, bleibt dieses Verhältniß der Tiefe zur Entfernung vom Ufer auf einer Ausdehnung von 20 Kilometer Länge dasselbe.

Diese Verhältnisse mußte die Commission als maßgebend betrachten, und sie beschloß daher mit Recht, die Einmündung des Kanals nach jenem Vorsprunge zu verlegen, welchen die Küste auf der Höhe des ehemaligen Saïs bildet. Derselbe bildet die östliche Grenze der eigentlichen Bucht von Pelusium und die westliche Grenze jener von Dibeh. Hier herrscht die größte Abschüssigkeit vor, und hier ist am wenigsten von Anschwemmungen oder Ansetzungen zu fürchten, wie dies die deutlichen Spuren von Ausspülung am Vorsprung des Strandes beweisen.

Zur Erinnerung an das alte Saïs und als Ehrenbezeigung für den gegenwärtig über Aegypten herrschenden aufgeklärten Fürsten, hat die Commission den Hafen, den sie an dieser Stelle zu bauen beabsichtigt und der blos die erweiterte Mündung des Kanals bilden wird, Saïd genannt.

Auf diesem Punkte findet sich die Tiefe von 10 Meter schon in einer Entfernung von 3000 Meter vom Ufer vor.

Es bleibt noch eine andere und wichtige Frage festzusetzen, welche beim Golfe von Pelusium und bei Erhaltung der Einmündung des Kanals eine große Rolle spielt. Wir meinen die Anschwemmungen, die, wie man sich einbildet, alle Arbeiten bedrohen können, welche man in diesen Gegenden anlegt. Die Commission hat dieselben mit besonderer Aufmerksamkeit studirt, und diejenigen ihrer Mitglieder, welche die Forschung an Ort und Stelle mitgemacht haben, wandten derselben eine große Sorgfalt zu.

Die Commission hat in dieser Beziehung zwei Thatsachen

von großer Wichtigkeit constatirt. Die eine ist die, daß auf dem Ufer sich auch keine Spur von Schlamm befindet, und die andere, daß der Nil, wie fast alle Flüsse ohne große Senkung, viel Schlamm und sehr wenig Sand ins Meer führt.

Der von der hohlen See aufgewühlte Schlamm löst sich in der Masse des Seewassers auf und wird weit fortgeführt bis auf den Grund der hohen See. Der Sand dagegen wird einen Augenblick von der hohlen See aufgerüttelt und fällt, sowie die Bewegung aufhört, wieder zu Boden und bleibt am Ufer. Auf einer Zone von 2—3 Kilometer Breite und 4—5 Kilometer Dichte finden wir einen sehr schmalen Strand und einige nach rückwärts zerstreute Dünen, welche die Gesammtmasse des Sandes vorstellen, welche der Nil seit den ältesten Zeiten, wo er den Küstenstreifen überschritt, ins Meer geführt.

Die Sandablagerungen im Golfe von Pelusium sind also so alt wie der Nil selbst, und deren Wachsthum im Laufe der Jahrhunderte ist null. Die neuen Zufuhren des Nil häufen sich blos an dessen Mündung, deren Vorsprung sie um ungefähr 3—4 Meter jährlich verlängern. Auf den andern Punkten unterhalten sie den Strand, ohne ihn anzuschwemmen.

Somit fällt der einzige Einwand, den man gegen die directe Trace erhoben hat, weg, und es ist durchaus keine Unmöglichkeit, wie Leute, die mit den Verhältnissen nicht vertraut sind, a priori behauptet hatten, die Kanalmündung durch das unveränderliche Gestade von Pelusium zu führen. Es ist dies ein Werk, welches leichter ist als jenes im Hafen von Malamocco ausgeführte, bei dem große Schwierigkeiten überwunden werden mußten, obgleich kein so großer Zweck dadurch erreicht worden ist wie der bei unserm Kanal angestrebte.*)

Der Mündungsplatz des Kanals, auf 28½ Kilometer westlich von dem im Vorprojecte angenommenen Punkte, ist somit

---

*) Vgl. „Documente", II, 167 und im Anhange Antwort von Hrn. Paleocapa an Hrn. Stephenson.

gut gewählt, weil die Küste den herrschenden Winden dort weniger ausgesetzt, weil sie schroffer und der hohen See näher gerückt ist. Würde man weiter nach Nordwest in der Bucht von Dibeh gehen, unter der Spitze von Damiette würde man einem Nordostwinde nicht Stand halten können. Der Vorsprung, den die Küste gegenüber von Saïd zwischen den Buchten von Pelusium und Dibeh bildet, ist offenbar der günstigste Platz. Das Ausfahren der Schiffe wird daselbst zu allen Zeiten leicht zu bewerkstelligen sein, und wer auf dieser Höhe durch einen von der hohen See her blähenden heftigen Wind überrascht wird, wird diesen bemeistern und in die hohe See hinaussteuern können.

Allerdings wird infolge der nach Saïd verlegten Mündung, die ursprünglich bei Pelusium angebracht werden sollte, die Länge des Kanals um 7 Kilometer vermehrt, allein eine solche Rücksicht durfte die Commission nicht abhalten. Dank sei es den Vortheilen, welche die Wahl dieser Stelle gewährt, werden die Auslagen für diesen besondern Theil der Bauten ungefähr um die Hälfte vermindert werden können.

Die Winde sind sehr regelmäßig an der Küste von Aegypten. Die Schiffe können daselbst leichter vor Anker liegen als auf der ganzen syrischen Küste, welche ganz den herrschenden Nordostwinden ausgesetzt ist, während die Küste von Aegypten theilweise vor denselben geschützt ist. Der Ankergrund ist überall vortrefflich. Hr. Larousse hat während seines Aufenthalts auf dieser Rhede die Stellung seines Schiffs jeden Tag geändert und niemals einen Unterschied entdeckt, obgleich der Wind die ganze Nacht hindurch geweht hat. Die Schiffe, welche somit vor Anker gehen wollen, ehe sie in den Kanal einlaufen, brauchen keine Furcht zu haben, fortgeführt zu werden. Die Küstenfahrer des Landes bestätigen, daß sie bei stürmischem Wetter leicht im Osten von Damiette Schutz finden, d. h. in der Nähe des Orts, wo der Kanal einmünden soll. Es muß überdies noch angeführt werden, daß vor der Errichtung der österreichischen und französischen Dampfschiffahrtsgesellschaft die Segelküstenfahrer, welche die sogenannte Karavanenschiffahrt längs den Küsten von Aegypten und Syrien betrieben, oft im westlichen Theile des

Golfs von Pelusium Zuflucht gefunden haben, wie dies aus den Erklärungen von ehemaligen Seekapitänen in Marseille hervorgeht. Dies beweist zur Genüge, daß diese Küsten durchaus nicht so gefährlich sind, als sie von Leuten verschrien wurden, die sie nicht gekannt haben. Man darf versichert sein, daß ein gegen die Ostnordostwinde geschütztes Schiff sich dort selbst zu allen Zeiten mit starken Taulängen auf 12 Meter Meerestiefe halten könne.

Der Hafen Saïd soll ebenso frei bleiben wie jener von Suez, oder man wird vielmehr den Kanal mit seinen beiden parallelen Dämmen einmünden lassen, ohne sonst einen andern Kunstbau vorzunehmen. Aber seine Breite soll 400 Meter statt 100 Meter betragen, wie es das Vorproject vorgeschlagen hat. Die von den Herren Linant und Mougel-Bei beantragte Dimension ist um so weniger ausreichend, als es sich um Herstellung eines Seegats handelt, das zugleich ein Hafen sein muß und wo die Schiffe auch Raum genug haben müssen, sich in die Quere zu stellen, eine Operation, die zuweilen bei der Ankerlegung unerlaßlich ist. Die 400 Meter, die nur zwei Kabellängen ausmachen, sind unentbehrlich, damit die Schiffe vor Anker gehen können, ohne die Dämme zu berühren, denn man ist gewissermaßen noch wie auf offener See. Man darf auch nicht vergessen, daß es Schiffe von 120 Meter Länge geben wird. Die Kauffahrer sind nicht mehr wie ehemals 40 Meter lang, unsere Klipper von heute haben eine dreifache Dimension. Der westliche und der nördliche Damm werden eine Länge von 3500 Meter bekommen, damit sie die Meerestiefe von 10 Meter erreichen. Der östliche oder südliche Damm soll nur bis zur Tiefe von 8 Meter gebracht werden und 2500 Meter lang werden. Ihre Richtung wird sein von Südost $^1/_4$ Süd nach Nordost $^1/_4$ Nord. Das äußerste Ende des einen wird eine leichte Biegung bekommen, sodaß die Tangente zu den beiden Dammspitzen gerade Südsüdost und Nordnordost und zwar 1000 Meter von einer zur andern fällt. Auf diese Weise bildet man eine bedeckte Rhede oder einen Vorhafen von 40 Hektaren Oberfläche, die vollkommen vor den Nordostwinden geschützt ist, welche auf dieser Küste herrschen und den größten Theil der Stürme daselbst verursachen. Die Schiffe

werden zu allen Zeiten einfahren können, was eine wesentliche Bedingung ist.

Im ganzen wird der Hafen Saïd wenigstens eine Oberfläche von 176 Hektaren haben, d. h. mit Inbegriff des Vorhafens, des Seegats, der Hinterrhede und des Hinterbeckens.

Der Kanal wird in die Mitte des Hinterbeckens ausmünden und zwar mit einer Breite von 100 Meter, die etwas weiter auf 80 sich vermindern soll, und seine Theile werden mittels Curven von großen Radien aneinander gefügt werden.

Die Commission ist überzeugt, daß der unter den angegebenen Bedingungen in Saïd errichtete Hafen reichlich allen Anforderungen genügen werde. Dieser Hafen wird in glücklicher Weise durch einen natürlichen Ankerplatz ergänzt, der sich ins Unbestimmte hinaus erstreckt und von den vorherrschenden Westnordwestwinden nichts zu befürchten hat, und auf welchem das Meer niemals stürmisch wird, und der überdies noch einen vortrefflichen Ankergrund für sich hat. Die Commission hat sich sogar nicht gescheut, die Meinung auszusprechen, daß ein Schiff auf dieser offenen Rhede ohne Gefahr werde überwintern können, und sie wünschte, daß diese Meinung durch einen Versuch außer Zweifel gesetzt werde, sowie das in Suez durch die Ueberwinterung der Zenobia in der dortigen Rhede geschehen ist. Um diesem Wunsche zu genügen, hat Hr. Ferdinand von Lesseps den Vicekönig von Aegypten ersucht, eine seiner Corvetten in den Golf von Pelusium zu schicken und daselbst während des ganzen Winters von 1857 zu belassen.

Dieses entscheidende Experiment ist unter Leitung des Hrn. Kapitän Philigret mit Erfolg vor sich gegangen. Derselbe ist vom 7. Januar bis zum 6. Mai 1857 an Bord einer starken Fregatte auf der Rhede von Pelusium geblieben, zwei Kabellängen von dem äußersten Ende des beabsichtigten Dammes vom künftigen Hafen Saïd. Während dieser fünf Monate, welche in diesen Gegenden die schlechtesten sind, hat die Corvette zwei oder drei fürchterliche Windstöße ausgehalten (unter andern einen in der Nacht vom 3. auf den 4. Februar) und sie hat nicht den geringsten Schaden noch den geringsten Nachtheil an ihren Ankern erfahren.

„Diese Probe", sagt der Kapitän in einem seiner Berichte, „kann als eine entscheidende betrachtet werden; denn ich bin überzeugt, daß man keinen schrecklichern Sturm erleben kann. Ich nehme keinen Anstand zu erklären, daß die Rhede von Pelusium ein sehr guter Ankerplatz ist, mit den Winden aus Osten zu den Süd-, ja zu den Nordostwinden übergehend."

Die vierzehn Berichte des Kapitän Philigret mit den beiden am Bord der Corvette geführten Journalen, welche Stunde für Stunde die Veränderungen in den Winden angegeben haben, sind der französischen Akademie der Wissenschaften zur Prüfung unterbreitet worden. Ich habe sie seiner Zeit ihrem wesentlichen Inhalte nach in der „Kölnischen Zeitung" mitgetheilt.

Seit dieser letzten Erforschung kennt man die Rhede von Pelusium, so genau dies nur gewünscht werden kann, und kein Seemann wird diese eingebildeten Gefahren mehr fürchten.

Um wieder zum Suezkanal zurückzukehren, sei bemerkt, daß außer den zwei Häfen an den beiden Endpunkten noch ein dritter innerer Hafen am See Timsah angebracht werden soll. Die Commission hat auch dessen Umfang bestimmt, und es kann derselbe sich leicht auf 2000 Hektaren erstrecken, also der Oberfläche des Sees, so wie er heute ist, gleichkommen. Es ist klar, daß der innere Hafen von Timsah einer großen Entfaltung fähig ist, wenn einmal der Welthandel seinen Weg durch den Suezkanal nimmt. Auf der Rückkehr von weiten Reisen, von China oder Australien, von Kalkutta oder Java werden die Schiffe, diese mögen auch noch so fest gebaut, die Ueberfahrt eine noch so glückliche gewesen sein, Bedürfnisse jeder Art haben. Selbst aus dem Mittelmeere kommend kann es den Fahrzeugen zuweilen bequem sein, ihren Vorrath zu vervollständigen oder zu erneuern. Und gewährte der Hafen von Timsah den Schiffen auch nur den Vortheil, Wasser aufnehmen zu können, würde derselbe schon große Dienste leisten, weil man beim Ausfahren keine zu große Menge mitzunehmen brauchte. Für Aufnahme von Kohlenbedarf wären die Vortheile noch größer. Es ist nämlich anzunehmen, daß eine große Anzahl der Schiffe, welche sich des Kanals bedienen werden, mit Hülfsschrauben versehen werden, welche

Annahme um so gerechtfertigter, als der Kanal erst in einigen Jahren fertig sein wird.

Die Küsten des Rothen Meeres und jene von Aegypten auf dem Mittelländischen Meere sollen in einer Weise erleuchtet sein, daß die Schiffahrt keinerlei Gefahr zu befürchten haben wird. Damit der Verkehr für die Reisenden und Karavanen zu allen Zeiten offen ist, sollen vier Fähren angebracht werden, zwei auf dem See Menzaleh, eine im Norden von Suez und eine vierte in Suez selbst. Ein elektrischer Telegraph wird sich längs des Kanals in dessen ganzer Ausdehnung hinziehen.

Es soll diese Auseinandersetzung der bevorstehenden Arbeiten noch durch eine Andeutung des Kostenanschlags vervollständigt werden, wie derselbe von der Commission in ihrem Berichte gemacht worden ist.

Mit Hinzurechnung von 15,850000 Fr. für nebensächliche Arbeiten, die geeignet sind, die Einnahmen des Unternehmens zu vergrößern, werden die voraussichtlichen Auslagen auf

	143,851595 Fr.
sich belaufen.	
Will man die Summe der wirklichen Auslagen herausbekommen, so muß man noch hinzuschlagen:	
1) die Verwaltungskosten, die auf $2^1/_2$ Procent des Kapitals geschätzt sind, mit	3,578164 „
2) eine Summe für im Anschlage vergessene Arbeiten oder für Zufälle, die auf 10 Procent des voraussichtlichen Kapitals berechnet sind, also .	14,570241 „
Gesammtsumme der Kosten für die Suezkanalarbeiten	162,000000 Fr.

Diese Summe wird von der internationalen Commission angegeben, und diese stützt sich dabei auf sorgfältige Studien, um annehmen zu dürfen, daß dieser Anschlag ein möglichst genauer ist.

Die Commission hat die ins Einzelne gehenden Arbeiten von Mougel-Bei, welche auf die Kosten Bezug haben, geprüft und gebilligt. Diese Arbeit, welche dem Commissionsbericht beigefügt ist, zerfällt in neun Kapitel und behandelt 1) die Erdarbeiten,

2) die Steinbekleidungen am Meere, 3) die Maurerarbeiten am Grunde, 4) die Maurerarbeiten an den Dämmen, 5) die Brustwehren, 6) die Kaimauern, 7) den Hülfs- und Bewässerungskanal, 8) die Bebauung der geschenkten Erdstrecke und 9) verschiedenartige Auslagen, als da sind: ein Leuchtthurm erster Ordnung, zwei Hafenfeuer und zwei Leuchtfeuer; ein Ausbesserungsdock in Timsah, ein Bauatelier, Magazine, Gebäude Spitäler, Ställe u. s. w., ein Einschiffungsplatz und ein provisorischer Hafen in Said; der elektrische Telegraph mit zwei Drähten; das Material für die Steinbrüche und der Ankauf der Werkzeuge für die Arbeiter; das Material für die Anholung mittels Dampf mit zwei Ketten, deren eine für die Auf- und die andere für die Abfahrt dienen soll.

Die Auslagen für die Erdarbeiten betragen 91,372926 Fr. und bilden allein nahezu zwei Drittel der Gesammtauslage.

Die Commission hat auch die Herbeischaffung der Ausführungsmittel nicht vergessen.

Bei den Dämmen und beim Hafen von Suez sind keine Schwierigkeiten zu überwinden, da der Berg Attaka in der Nähe sich befindet. Auf diesen oder auf die Steinbrüche von M'Salem kann aber bei Herstellung des Hafens von Timsah und noch weniger bei jener des Hafens von Said, besonders am Anfange der Arbeiten, keine Rücksicht genommen werden. Die Verbindungen wären nicht offen, und man kann nicht mit Beginn des Hafens warten, bis sie offen sind. Soweit dies angeht, wird man sich für den Hafen von Timsah des Verbindungskanals bedienen, welcher schon im zweiten Jahre der Arbeiten bis Suez gehen soll.

Für den Hafen von Said müssen andere Mittel in Anspruch genommen werden. Es bleibt nichts übrig, als das nöthige Material von den nahen Inseln herzuholen; einige davon bieten gutes, sind in der Nähe des Meeres und von leichter Ausbeute. Die Commission hat die Inseln Cypern, Rhodus, Scarpanto u. a. im Auge. Das asiatische Küstenland bietet wesentliche Hülfsquellen. Die Inseln sind allerdings in einiger Entfernung.

Allein die von der Commission vorgeschlagene Operation, die übrigens von der Nothwendigkeit geboten ist, hat nichts Außerordentliches und übersteigt das gewöhnliche Verfahren nicht. Der Damm von Malamocco ist ganz mit natürlichen Blöcken aus den Steinbrüchen von Istrien in einer Entfernung von 30 Lieues und von der andern Seite des Adriatischen Meeres geholt worden. In Holland müssen die Steine, deren man für Helder und andere Seebauten bedarf, bis aus Norwegen geholt werden. Die Schwierigkeiten in dem Falle, der uns beschäftigt, wären auch nicht so groß, als man sich vorstellen mag. Die kleinen Blöcke könnten auf gewöhnlichen Kauffahrern verladen werden. Die großen würden auf besondern Schiffen befördert, und diese so gebaut werden, daß das Aus- und Einladen leicht bewerkstelligt werden könnte.

Wenn der Golf von Pelusium nicht aller Hülfsquellen für den Bau von Dämmen bar wäre, würde man natürlich nicht zu diesem Mittel greifen. Man findet daselbst aber weder Quadersteine noch natürliche Blöcke für die Steinbekleidung, noch Kies für den Grund. Der Boden besteht an dieser Küste entweder aus feinem Sande oder aus Schlammgrund, wie derselbe durch den Nil angeschwemmt worden ist. Wol hat man daran gedacht, die Steine von Tura in der Nähe von Kairo oder jene von Mokattan zu verwenden, und könnte sie auf dem Damiettearm herbeischaffen. Allein die unzureichende Tiefe und das wechselnde Verhalten der Boghaz würde diese Aussicht stets precär machen, und man darf sich keiner Unterbrechung der Arbeiten aussetzen, wenn diese einmal begonnen haben.

Man wird auch einiges Gewicht darauf legen, daß der Vorschlag der Commission die Ausführung des Kanals von allen auswärtigen Ereignissen unabhängig macht. Es wäre wol noch erwünschter, wenn man alle Materialien aus Aegypten selbst beziehen könnte, da dieses Land wahre Schätze von solchen birgt. Aber während des niedrigen Wasserstandes kann an keinen regelmäßigen Transport gedacht werden. Die Commission müßte sich somit auf die Ingenieure verlassen, welche die Arbeiten an Ort und Stelle leiten werden. Sie hat diesen blos im allgemeinen an-

empfohlen, aus den örtlichen Hülfsquellen soviel als möglich Nutzen zu schöpfen. Sie werden sich des Nils bedienen, so wie er eben ist, des Verbindungskanals, der binnen kurzem hergestellt werden soll, und endlich des Seekanals nach Maßgabe als die fertigen Theile in irgendeiner Weise zu benutzen sein werden.

So viel darf kühn behauptet werden, daß die Errichtung des Hafens von Saïd, obgleich sie eine kostspielige ist, in nichts die Befürchtungen rechtfertigt, die man zu verbreiten gesucht hat. Dies gilt natürlich noch in höherm Grade vom innern Hafen von Timsah, wo die Materialien auf dem Verbindungskanale noch leichter herbeigeschafft werden können, so wie dieser vollendet ist.

Wir wollen diese dem Commissionsbericht entlehnte Darstellung des Kanalbaues, wie er den berühmten Ingenieuren vorschwebt, welche sich dem großen Werke widmen, mit den Betrachtungen schließen, die auch am Schlusse des erwähnten Berichts zu lesen sind:

„Wir, die wir zu dem Unternehmen nur rein Wissenschaftliches beitragen, glauben, gleich unsern Collegen an Ort und Stelle, erklären zu können, daß die Ausführung des Kanals der beiden Meere in den festgestellten Verhältnissen nicht schwierig ist, und der Erfolg nicht zweifelhaft sein kann. Es ist dies eine Arbeit von einigen Jahren und ohne ernstliches Hinderniß durch die Natur. Wir erachteten uns um so glücklicher, daß wir in der von uns vertretenen Richtung zur Verwirklichung dieses Werks der Civilisation und der Menschlichkeit beitragen konnten, als die Thatsachen es täglich deutlicher herausstellen, daß die Ausführung dieses Unternehmens bei dem gegenwärtigen Stande der internationalen Beziehungen dringend ist. Mechanik und Schiffsbaukunst bringen in der Marine ungeheure Aenderungen hervor. Der Dampf trat bei den Kriegsschiffen an die Stelle der Segel; die Schraube wurde von nun an der Hauptmotor, weil sie zugleich am regelmäßigsten und sichersten ist. In der englischen Marine ist die Transformation fast vollständig; die andern Marinen werden, müssen in kurzem nachfolgen, um nicht freiwillig in eine gefährliche Inferiorität zu fallen. Die Transformation

der Kriegsmarine aber wird auch, wenngleich langsamer, in der Handelsmarine nicht ausbleiben. Sie wird nach und nach ihre Mittel umändern, die, mit Ausnahme der Küstenfahrt, für die Bedürfnisse der Jetztzeit zu beschränkt sind. Schon beginnt man überall mit durchgreifenden Modificationen; es besteht keine Privatgesellschaft, welche bei Einrichtung eines neuen Dienstes oder Erneuerung ihres Materials nicht den Dampf einführt. Selbst die wohlfeilsten sehr gangbaren Waaren, z. B. die Steinkohlen an den englischen Küsten, werden durch die Dampfschraube befördert, und die Fracht ist billiger, als jene mittels der Segel war. Bei den größern Reisen besteht dasselbe Verhältniß, und manche Compagnie zu Liverpool transportirt per Dampf ebenso billig nach Konstantinopel, als ein Segelschiff es vermag. Die Marineoffiziere, unsere Collegen, sind ganz derselben Meinung; sie glauben, daß noch vor Vollendung des Kanals der beiden Meere die Handelsmarine ihre Umgestaltung bewerkstelligt haben wird.

„Man kann demnach folgende Frage stellen: Wird die Handelsmarine, welche jetzt über das Cap der guten Hoffnung geht, auch ferner den doppelten Weg durch ein sehr furchtbares wenngleich wohlbekanntes Meer machen, wenn man ihr die Möglichkeit bieten wird, einen nur halb so langen, viel weniger gefährlichen Weg einzuschlagen? Die einzigen etwa begründeten Einwendungen gegen den Weg über Suez sind, daß sich der Segelschiffahrt in der Meerenge von Gibraltar und etwa auch in der Meerenge von Bab-el-Mandeb ernstliche Schwierigkeiten entgegenstellen. Diese Schwierigkeiten wurden übertrieben, fallen aber von unserm Standpunkte aus ganz. Wo das Segel unzureichend sein könnte, siegt die Schraube ohne Mühe; sie überwindet die Strömungen Gibraltars und die Mussons des Indischen Meeres. Die Post geht in 13 Tagen zwischen Southampton und Alexandria sehr regelmäßig hin und her, und braucht kaum länger von Suez nach Bombay. Ja, es gibt mit Hülfsschrauben versehene Klipper, welche in zwei Monaten von Melbourne nach Liverpool gelangten. Sie hätten noch weit weniger Zeit gebraucht, wenn sie durch das Rothe Meer und den Suez-

kanal hätten gehen können. Die englische Admiralität hat die Vortheile, welche dieser Weg bietet, so sehr zu würdigen gewußt, daß sie bei einer vor nicht lange stattgefundenen Zusprechung des Postdienstes als erste Bedingung vorschrieb, diese Post müsse über Suez gehen, sowie schon früher jene nach Indien und China. Doch hat sie sich blos für fünf Jahre binden wollen, und man darf annehmen, daß sie selbst im Verlaufe dieser kurzen Zeit die Möglichkeit von Veränderungen voraussieht, welche es ihr wünschenswerth machen, ihre Freiheit zu bewahren.

„Wenn wir aber auch diese Voraussetzung beiseite lassen, obgleich sie täglich eine vollständigere Wirklichkeit wird, so ist klar, daß es selbst für die Segelschiffahrt, wie sie jetzt besteht, ein unberechenbarer Gewinn wäre, ihre Straße um die Hälfte abkürzen zu können. An Schleppern wird es, wie man 1847 sah, bei Gibraltar nicht fehlen, und in dem Indischen Meere kann man sich der günstigen Jahreszeit bedienen und die Mussonzeit vermeiden.

„Aus alledem geht hervor, daß die Oeffnung des Suezkanals, der durch die gegenwärtige, im Fortschreiten begriffene Entfaltung der Beziehungen zwischen Europa und Asien eine Nothwendigkeit geworden, täglich eine dringendere werden wird. Der Augenblick ist nicht mehr fern, wo die für lange Reisen ganz umgestaltete Handelsmarine mit unwiderstehlicher Energie die Verwirklichung des neuen Wegs verlangen wird, von dem sie sich so große Erleichterung und so großen Gewinn versprechen darf. Nicht der Kanal von Suez wird zur ebenerwähnten Umgestaltung drängen, sondern es wird umgekehrt die Schraubenschiffahrt die Beseitigung dieser Schranke erheischen. Es ist unmöglich, daß ein so unbedeutendes Hinderniß, als dieser ebene Boden von kaum 30 Lieues sich noch länger einem so sichern und gewinnbringenden Fortschritte widersetze.

„Es kommt uns nicht zu, darüber zu urtheilen, welches die Beweggründe verschiedener Art sein können, welche die Ausführung eines solchen Werks verzögern können. Allein wir glauben blos der Widerhall der öffentlichen Meinung zu sein, indem wir sagen, daß jeder Aufschub vergeblich ist, sowie man einen überlegten Beschluß

in dieser Angelegenheit hat fassen können. Unser Zweck ist gewesen, soweit es von uns abhängt, die Regierungen und die Völker aufzuklären, und wir unterbreiten ihnen mit Vertrauen die endgültigen Ergebnisse unserer Prüfung.

„Möge unsere Arbeit den Augenblick beschleunigen, wo alle nicht von der Natur der Sache selbst gebotenen Schwierigkeiten beseitigt sein werden, und wo der künstliche Bosporus von Suez der Marine aller Nationen offen sein kann!

Der Präsident der internationalen Commission
F. W. Conrad.

Die Secretäre
Lieusson und Charles Manby."

III.

Der Kostenanschlag ist eher zu groß als zu gering. Die gewissenhafte Angabe aller Schwierigkeiten. Ob der Actionär seinen Vortheil finden kann? Das Einkommen des Suezkanals. 5 Procent Interessen, 10 Procent Dividende. Rechtfertigung dieser Annahme aus der Anzahl von Schiffen, die im Jahre 1853 um das Cap fuhren. Die Zunahme des Verkehrs, die man als Grundlage der Berechnung genommen hat, wird in Wirklichkeit eine größere sein. Die vorhandenen Zahlen genügen, um Vertrauen in die Zukunft des Unternehmens zu erwecken. Keine der Angaben der Suezfreunde ist umgestoßen worden. Warum werden die drei Millionen Tonnen ihren Weg durch den Suezkanal und nicht um das Cap nehmen? Die Dampfschiffe, die gemischten Schiffe, die Segelschiffe. Die Fahrten der Segelschiffe auf dem Rothen Meere. Kosten einer Fahrt um das Cap und durch den Kanal. Angaben von Chancel. Angaben von Morelli. Sympathien für das Unternehmen. Die englischen Meetings. Die Departementalräthe und Handelskammern von Frankreich. Die Presse aller Länder.

Die Kosten, welche die Ausführung des Suezkanals verursacht, sind im vorhergehenden Abschnitte aufgestellt. Man wird sich bei unbefangener Prüfung dieser Voranschläge davon überzeugen, daß die internationale Commission mit Vorsicht und Gewissenhaftigkeit bei ihrer Berechnung zu Werke gegangen ist. Es sind selbst entfernte Eventualitäten vorgesehen, und soweit es eben menschliche Voraussicht zugibt, ist dem Unternehmen eine feste Grenze abgesteckt worden in dem Ueberschlage der Gründer, der seit einigen Jahren dem Publikum vorliegt und die Feuerprobe der strengsten Prüfung bestanden hat. Gegen den technischen Theil des Projects kann heute kein begründeter Einwand mehr erhoben werden. Alles, was bisjetzt dagegen vorgebracht wurde,

und namentlich die merkwürdigen Behauptungen des Hrn. R. Stephenson haben sich, den gründlichen und allgemein einleuchtenden Erwiderungen der Commissionsmitglieder Paleocapa, Negrelli und Conrad gegenüber als vollkommen unhaltbar erwiesen. *)

Die Gewißheit, daß das Maß der einzufordernden Kapitalien nicht überschritten werden dürfte, ist an sich schon in den Augen des auf eine sichere Anlage bedachten Actionärs der beste Prüfstein für die Berechnung des möglichen Ertrags.

Da nun die Kosten feststehen, so handelt es sich demnächst darum, wie dieselben bestritten werden, und die größere oder geringere Leichtigkeit, mit der sie gedeckt werden, hängt natürlich, wie überall, von dem größern oder geringern Vortheile ab, den sie dem darauf verwandten Kapitale darbieten.

Der allgemeine Vortheil, den sowol die der Civilisation Mächtigen als die der Civilisation Bedürftigen, den der Handel und die Gewerbe Europas, den überhaupt durch gegenseitigen Aus- und Umtausch in einer bisjetzt kaum geahnten Weise die ganze Menschheit aus dieser neuen Verbindungsstraße ziehen wird, tritt, so gewaltig er sich sonst überall geltend machen mag, hier vorläufig in den Hintergrund. Es handelt sich einfach um die Zinsen und die Dividende, welche der Suezkanal seinen Actionären bald abwerfen wird. So begeistert diese Actionäre nebenbei für alle höhern Interessen der Civilisation und der Menschheit sein mögen, so setzt niemand bei dem Kapitalisten die Opferfreudigkeit voraus, sein Geld in ein Unternehmen zu stecken, das der ganzen Welt Gewinn und ihm schlechte oder keine Dividenden tragen soll. Das allgemeine Wohl, die weltumgestaltende Bedeutung des Kanals schon für eine nahe Zukunft, kommt für ihn nur insoweit in Betracht, als sie, in Zahlen ausgedrückt, in der Bilanz einen für seine Actien günstigen Posten ausfüllen. Ihm ist es im allgemeinen gleichgültig, ob sein Geld dazu dient, eine Eisenbahn oder einen Kanal zu bauen, wenn nur das Unternehmen, an dem er sich betheiligt, sichere Aussicht auf möglichst

---

*) Vgl. im Anhange die hierauf bezüglichen Documente.

hohe Zinsen gibt. Zum Glück für den Suezkanal und seine zukünftigen Actionäre geht der allgemeine Nutzen mit dem wahrscheinlichen Privatvortheile der sich Betheiligenden Hand in Hand, und es gibt kaum ein zweites Unternehmen, an welchem sich dieses so vollständig und erschöpfend für alle diejenigen nachweisen läßt, welche überhaupt für einen solchen Nachweis zugänglich sind.

Das Einkommen des Suezkanals besteht:

1) in einer Abgabe von 10 Franken per Tonne der durch denselben ziehenden Schiffe;

2) in den Ankerhafenschleppgebühren für den Aufenthalt oder das Schleppen der Schiffe im Kanal;

3) in den Abgaben für die Benutzung des Süßwasserkanals;

4) in dem Ertrage der an die Gesellschaft abgetretenen bebaubaren Ländereien.

Aus diesen Elementen und auf den Grund der in der Concessionsacte enthaltenen Stipulationen wurde nun der jährliche Ertrag, resp. die Rentabilität der Actien des Suezkanals berechnet. Die erste Berechnung rührt von den beiden ägyptischen Ingenieuren Linant-Bei und Mougel-Bei her. Sie haben die Arbeiten der competentesten Männer und eine Menge officieller Angaben über den Schiffsverkehr zwischen dem Orient und dem Occident um das Cap bei ihrer Schätzung zu Rathe gezogen. Daraus, wie aus dem Ergebniß ihrer eigenen Nachforschungen, glaubten sie feststellen zu dürfen, daß 1861, dem anfänglich für die Eröffnung des Kanals festgesetzten Jahre, man auf einen Verkehr von mindestens 3,000000 Tonnen jährlich, also auf eine Einnahme von 30,000000 Franken zählen könne. Schlägt man dazu den auf 10 Millionen angesetzten Ertrag der obenangeführten drei andern Posten, so erhält man, nach einer mäßigen durchschnittlichen Berechnung, die Summe von 40 Millionen Franken. Davon bleiben, nach Abzug der in der Concessionsacte vorbehaltenen Summen, zur Vertheilung unter die Actionäre übrig: 29140740 Franken, mithin nach Abrechnung der Zinsen zu

5 Procent, für ein Actienkapital von 200 Millionen Franken nahe an 10 Procent Dividende.

Eine zweite Berechnung, die später und keineswegs im Zusammenhang mit jener der ägyptischen Ingenieure vorgenommen wurde, rührt von Hrn. von Chancel her, dem alle im französischen Handelsministerium vorhandenen Documente zur Verfügung gestellt waren. Er gelangte zu demselben Resultate. Von den officiellen Angaben des Jahres 1853 ausgehend, findet er, mit Hinzuziehung der seitdem alljährlich constatirten regelmäßigen Zunahme des Handelsverkehrs mit dem Orient, daß im Jahre 1860 die Tonnenzahl, welche den Suezkanal passiren würde, 3,080924 betragen müsse.

Der Verkehr ums Cap der guten Hoffnung weist in Bezug auf die europäische Marine im Jahre 1853 folgende Verhältnisse auf:

Länder. Ausfuhr und Einfuhr.	Schiffe.	Tonnen.
England	2719	1,401284
Holland	678	335909
Frankreich	444	143869
Hamburg und Bremen	104	19699
Spanien	16	8062
Andere Länder Europas (annähernd)	239	91197
Total:	4200	2,000000

Ferner umsegelten noch 364 amerikanische Schiffe mit 280924 Tonnen im Jahre 1853 das Cap.

Diese Angaben sind, wie bemerkt, den officiellen Quellen des Handelsministeriums entnommen. Die Annalen des auswärtigen Handels fügten bei deren Veröffentlichung hinzu:

„Diese Zahlen betreffen nur die directen Expeditionen hin und zurück, und man hat deshalb Umgang genommen von den ausgedehnten Operationen an den Zwischenstationen des Indischen

und Arabischen Meeres; Operationen, an welchen die europäische Schiffahrt neben der des Archipels und der Colonien Indiens einen so großen Antheil nimmt.

„Wollte man in einer Gesammtsumme die Transactionen jeder Art, die in diesen Meeren stattfinden, begreifen; wollte man ferner den heutzutage so lebhaften Verkehr der Dampfboote, welche Indien mit Europa und Amerika verbinden und, abgesehen von dem Postdienste, den Depeschen und den Baarsummen, die gegenseitige Strömung von Reisenden, Auswanderern und Colonisten vermitteln, mit in Rechnung bringen, so erhielte man, den amerikanischen Transport mit eingerechnet, leicht die dreifache, vielleicht die vierfache Höhe der obenangeführten Zahlen."

Hr. von Chancel hat nun bei seiner Abschätzung für das Jahr 1860 eine jährliche Zunahme von 100000 Tonnen angenommen, und wie gering diese Zunahme angesetzt ist, geht aus einer vergleichenden Zusammenstellung der Vermehrung hervor, welche nach den officiellen Angaben der East India and China Association, der englische Verkehr allein von 1852—57 darbietet.

Die englische Tonnenzahl betrug auf der Hin- und Herfahrt um das Cap:

Im Jahr	Tonnen	Zunahme.
1852	1,108686	
1853	1,401284	292598
1854	1,470148	68864
1855	1,590343	180195
1856	1,771871	181528
1857	1,875431	103560
		826745

Die Zunahme des englischen Handels während fünf Jahren beträgt also 826745 Tonnen, d. h. in der Durchschnittssumme für ein Jahr 165349 Tonnen. Dabei ist nun die Zunahme des Verkehrs aller übrigen Länder, wie Holland, Frankreich, Nordamerika u. s. w. ganz außer Rechnung gelassen, obgleich es sich als gewiß voraussetzen läßt, daß sich ihr Handel vom Jahre

1853—61, wenn vielleicht nicht in demselben riesigen Verhältnisse, doch jedenfalls in annähernder Weise ausdehnen wird.

Ferner muß der sehr wesentliche Umstand besonders hervorgehoben werden, daß diese Zahlen des englischen Tonnengehalts nach der gesetzlichen Schiffsaiche und nicht nach der bei der Passage durch den Suezkanal besteuerten wirklichen Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge angegeben sind. Diese letztere beträgt, gering angeschlagen, wenigstens ein Viertel mehr, sodaß man, ohne von irgendeiner Seite der Uebertreibung beschuldigt zu werden, getrost für England allein statt der officiellen 1875431 Tonnen des Jahres 1857 in runder Zahl 2,400000 Tonnen rechnen kann.

Wenn man also nach den gegebenen Verhältnissen die Zahl von 3,000000 Tonnen, welche den Suezkanal künftig passiren werden, gemäß der beiden Aufstellungen der ägyptischen Ingenieure und des Hrn. von Chancel annimmt, so hält man sich in den Grenzen der schlichtesten Wahrscheinlichkeit. Es ist sogar diese Zahl noch lange nicht das etwaige Maximum, sondern der Ausgangspunkt einer progressiven Entwickelung des Kanalverkehrs. Man hat nämlich zu berücksichtigen, daß in den letzten Jahren durch den Orientkrieg, durch die indische Revolution, durch den Bruch und Kampf mit China, diese drei gewaltigen Hemmnisse eines freien commerziellen und industriellen Umsatzes, diese Zunahme des Schiffverkehrs um das Cap in nichts gestört wurde. Aber es liegt auch die Annahme nahe, daß die Erhöhung der englischen und continentalen Handelsthätigkeit noch weit bedeutender sein werde, wenn diese Hemmnisse zum Theil vollständig beseitigt, zum Theil im Verschwinden, zum Theil gerade in die entgegengesetzte Situation umgeschlagen sind. Die erprobte Erfahrung in allen analogen Fällen spricht dafür, daß durch die Eröffnung einer so wichtigen Verbindungsstraße und die ihr innewohnende absolute Attractionskraft der Verkehr an und für sich schon ein lebhafterer werden müsse als vorher. Auch wenn kein neuer Markt zu eröffnen und zu nähren wäre, würden neue Bedürfnisse zu befriedigen sein. Die größere Bequemlichkeit und Sicherheit, die Ersparnisse an Zeit und Geld muß die Entwickelung des Welthandels, wie sich dieselbe unter den ungünstigen

Bedingungen der Capfahrt in steter Progression entfaltet hat, nur noch befördern. Es werden Artikel in den Betrieb des Handels hereingezogen, die wegen der langen, kostspieligen Reise um Afrika herum vorher zu keiner Bedeutung gelangen konnten, und die jetzt durch den Suezkanal in die erste Reihe der ständigen Schiffsfrachten treten dürften. Wer wollte z. B. leugnen, daß die Kohlen aus Europa, die Baumwolle aus Indien, die Schafwolle und die Kupfererze aus Australien gerade nur durch eine verkürzte Fahrt und eine geringere Fracht ihren großen Verbrauchsplätzen massenhaft zugeführt werden können? Wer wird in Abrede stellen wollen, daß längs der ganzen Straße von Neuyork und Liverpool bis Singapore und Melbourne überall, wo nur ein Ankergrund und ein Landungsplatz ist, ein neues Leben, ein vermehrter Gebrauch, ein durch die vorher unbekannte Strömung erzeugter Trieb nach materieller wie intellectueller Absorption erwachen werde? Wie viele Hunderttausende von Tonnen werden nicht aus und nach den Küstenplätzen Abyssiniens, dessen reiche Erzeugnisse aus Mangel an Abfluß in träger Stagnation sich zersetzen, wie viele andere werden nicht den Kanal durchfahren aus und nach der großen, gesegneten Insel Madagaskar, deren Anschluß an das allgemeine Völkerleben eine der nächsten Aufgaben der Zukunft sein dürfte? Diese Momente wiegen in der vorliegenden großen Frage so schwer wie die erprobtesten Zahlen. Wer sie in Zweifel ziehen oder gar in Abrede stellen wollte, der müßte erst beweisen, daß z. B. durch die Portoerniedrigung das Briefschreiben und durch die Eisenbahnen der Personen- und Güterverkehr abgenommen habe. Und hat man es wirklich versucht, solche durch die ganze Völker- und Culturgeschichte unumstößlich erhärtete Sätze zu bestreiten, so geschah es mit keinen bessern Gründen, als wollte man aus der Zahl der unfrankirten Briefe eine verminderte Correspondenz oder aus der Verminderung von Landkutschen und Eilwagen einen schwächern Reisetrieb nachweisen.

Allerdings wäre es wünschenswerth, daß die vorhandenen officiellen Zahlen über den englischen, holländischen, nordamerikanischen, französischen u. s. w. Handel mit dem Oriente zusam

mengestellt wären. Die in Aussicht gestellte Verkehrsmasse von mindestens 3,000000 Tonnen würde dann wahrscheinlich einer noch ganz andern Zahl Platz gemacht haben. Allein es darf auch nicht übersehen werden, daß die der Berechnung zu Grunde gelegten arithmetischen Thatsachen insofern als hinreichend sich erweisen, als die Folgerungen, zu denen das Unternehmen berechtigt, zum Theil von den gegenwärtigen Zahlenverhältnissen unabhängig sind und weil aus dem bloßen Ergebnisse von 1853 die Hoffnungen, welche die Gründer an ihr Werk knüpfen, auch schon gerechtfertigt sind.

Konnte man doch trotz aller Mühe, die man sich gegeben hat, keine der gegebenen Positionen umstoßen, so sehr beruhen sie sämmtlich auf der Realität. Man hat nichts Begründetes dagegen aufstellen können, weil, wären solche Thatsachen, solche Zahlen vorhanden gewesen, die Unternehmer des Suezkanals selbst die ersten gewesen wären, sie in den Kreis ihrer Berechnungen und Abschätzungen zu ziehen. Die politischen Gegner des Unternehmens würden es vorgezogen haben, mit entscheidenden Zahlen Lärm zu schlagen, denn sie haben es nur zu sehr gezeigt, wie erwünscht es ihnen gewesen wäre, ihre Motive in Menschenfreundlichkeit für den Actionär zu hüllen. Wer war wol mehr als Lord Palmerston in der Lage, sich compromittirende Zahlen zu verschaffen und damit hervorzutreten, um den Ueberschlag der Commission bezüglich der Kosten und Einnahmen des Kanals zu entkräften? Dies wäre allerdings das einfachste und beste Mittel gewesen, um die großartigen Manifestationen, welche Hr. von Lesseps in allen bedeutenden britischen Handels- und Fabrikplätzen hervorrief, zu Schanden zu machen. Oder sollte vielleicht Lord Palmerston nicht wissen, daß zwei Reihen Zahlen, die im Widerspruche mit der Basis des Kanalprojects standen, wirksamer den nüchternen, überlegenden Sinn der Handelsfürsten von Liverpool und Manchester bekehren würden als drei lange Parlamentsreden?

Nichts Aehnliches konnte aufgebracht werden. Die Grundlage der Einnahmeberechnung steht immer noch unangefochten da. Dieselbe ist blos indirect bekrittelt, mit wahrhaft finanzieller

Blasirtheit übersehen worden; sie konnte durch keine positive Angabe widerlegt oder berichtigt werden. Die Commission darf also bei ihrer Annahme stehen bleiben und wir, die wir alles, was über den Kanal geschrieben worden ist, geprüft haben, müssen ihr auch beitreten.

Frägt man sich aber nach diesen Vorausschickungen, welche Gründe wol den Waarenzug von seinem bisherigen Wege ablenken und dem Suezkanal zuwenden werden, so ergibt sich bei Beantwortung der Frage die doppelte Berücksichtigung der Dampfschiffahrt und der Segelfahrt als eine jedermann einleuchtende Nothwendigkeit.

Was nun zunächst die Dampfschiffe betrifft, so hat noch niemand, auch der entschiedenste Gegner des Unternehmens nicht, die enormen Vortheile des Suezweges zu bestreiten gewagt. Die von Lord Palmerston inspirirte „Edinburg Review", die sich gegen Neuerungen sonst so skeptisch verhält, hat nach dieser Richtung hin blos die Einwendung gemacht, für Kolosse, wie der Leviathan, sei der Kanal nicht tief genug. Dieser kolossale Einwand hat sich vorläufig als invalid erwiesen. Er war aber überhaupt nicht stichhaltig, und aus der obigen Auseinandersetzung ist wol jedem klar geworden, daß der Kanal für die größten, im Handelsverkehr thätigen Schiffe hinreichenden Spielraum bietet. Bei den Handelsdampfern, wie sie gegenwärtig vorkommen, ob sie durch Schaufel oder Schraube in Bewegung gesetzt werden, hängt der Vortheil einer Fahrlinie einfach von der größern oder geringern Länge ab, vorausgesetzt, daß beide das nöthige Fahrwasser bieten. Der neue Weg, er mag nun das Rothe Meer oder den Kanal in der von der Commission beabsichtigten Anlage im Auge haben, wird allen Anforderungen genügen.

Eine regelmäßige Dampfschiffslinie kann überhaupt nur durch den Suezkanal zwischen Europa und dem äußersten Orient eingerichtet werden. Alle bisherigen Versuche, vermittelst der Dampfkraft einen regelmäßigen Fahrdienst um das Cap mit China oder Australien herzustellen, sind gescheitert, trotz der intelligentesten Anstrengungen und der enormsten Subventionen. Entweder müssen auf der ganzen ungeheuern Strecke Kohlenniederlagen in genügender Anzahl und zweckmäßiger Entfernung angelegt werden, oder das Dampfschiff muß seine Kohlen für die

ganze oder die halbe Reise mit sich führen. Im erstern Falle wird das Brennmaterial übermäßig theuer, im zweiten Falle nimmt es auf Unkosten der nutzbaren Fracht zu viel Raum ein. Nach mehrfachen verunglückten Versuchen mußte also die Dampfkraft den undankbaren Kampf mit der übergroßen stationsarmen Capreise aufgeben und dem Segel das weite Wasserfeld zur ausschließlichen Benutzung überlassen. Einzelne Fahrten, zur Beförderung der Depeschen und Briefe, also die Meerespost, bei der es im Interesse einer schnellen, regelmäßigen Beförderung auf pecuniäre Opfer oder Raumersparniß nicht ankommt, war ohnehin durch die ägyptische Ueberlandpost schon längst aus der Wirklichkeit verdrängt worden.

In neuester Zeit hat man durch das System der gleichzeitigen oder, je nach den Umständen, wechselnden Benutzung des Segels und der Schraube, glückliche Versuche mit Fahrten um das Cap nach Australien gemacht. Einzelne Schraubenklipper, wie der Royal Charter und jetzt der Shooting Star, haben in wunderbar schneller Zeit die Fahrt von Southampton nach Melbourne oder vice versa zurückgelegt, und man hat deshalb nicht verfehlt, mit lautem Geschrei und großer Naivetät diese vorzugsweise glücklichen Resultate gegen die Fahrt durch den Suezkanal auszubeuten. Man wollte offenbar den sehr wesentlichen Umstand übersehen, daß, sowie die Bewegung eines Schiffes von den äußern Einflüssen der Luft- und Wasserströmung unabhängig geworden, die Schnelligkeit der Fahrt von der Kürze oder Länge des Weges abhängig ist, und daß, wenn man in sehr kurzer Zeit den weiten Weg um das Cap zurücklegt, man in noch viel kürzerer Zeit den um die Hälfte kürzern Weg durch den Suezkanal zurücklegen muß. Die sämmtlichen Erfahrungen, welche man durch die Fahrten von Schiffen gemischten Systems zu Gunsten der Capfahrt gemacht haben wollte, sind also zu gleicher Zeit ebenso viele Erfahrungen zu Gunsten der noch größern Vortheile der Fahrt durch den Kanal, und es wird durch die schnellste Reise um das Cap der Vorzug, den die Suezlinie darbietet, auch um kein Haar breit geschmälert.

Jedoch kommen außer der größern Schnelligkeit auch noch

andere Vortheile in Anbetracht, die in directem Gegensatz zu den Nachtheilen der Capfahrt stehen. Dahin gehört vor allem der Umschwung, der in den jetzigen Kohlenpreisen eintreten wird. So wird z. B. das Kohlenlager von Suez für die Dampfer der Peninsular and Oriental Company durch Schiffe gefüllt, die von Newcastle aus um ganz Afrika herum bis in den nördlichsten Winkel des Rothen Meeres fahren müssen, ohne sonderliche Aussicht auf eine Rückfracht zu haben. Kein Wunder, wenn der Keel Kohlen (21 Tonnen), der in Newcastle mit 10 Pf. St. bezahlt wird, in Suez auf 80 Pf. St. zu stehen kommt.*) In entsprechendem Verhältnisse stehen die Kohlenpreise von Aden und Bombay. Um welch ungleich billigern Preis und in welch bedeutendern Massen würde die ganze Linie jenseits Suez durch den Kanal mit Kohlen, wenn auch in den Mittelmeerländern kein entsprechendes Kohlenbassin aufgefunden werden sollte, selbst von Newcastle aus versorgt werden! und in welch wohlthätiger Weise würde dann im Rothen Meere der Schleppdienst für die Segelschiffe, von dem weiter unten die Rede sein wird, organisirt werden können!

Gehen wir nun zu dem Verhältnisse, in welches die Segelschiffahrt zu dem künftigen Kanale tritt, so begegnen wir den Haupteinwänden, welche gegen das Unternehmen entwickelt worden sind. Der weite Seeweg um Afrika herum ist der unbegrenzte Tummelplatz für all den innern politischen Groll, der sämmtliche Segel beisetzt und sich unter einer falschen Handelsflagge birgt, um die vielfachen Interessen irre zu führen, die auf dieser Straße zwischen Indien und Europa hin- und herschwimmen, und die, bei dem bisherigen Mangel einer vortheilhaftern Verbindung, unauflöslich daran gebunden zu sein wähnen. Wie die Segelschiffe selbst der willenlose Spielball von Wind und Welle sind, und in den unermeßlichen Räumen des Atlantischen und Indischen Oceans oft viele Hunderte von Meilen von dem rechten Wege verschlagen werden; so haben sich auch die Argumente der Widersacher des Kanals oft in die abenteuerlichsten Meeresstriche

*) Vgl. die vortreffliche Auseinandersetzung in Nr. 332 der augsburger „Allgemeinen Zeitung" von 1857.

verloren und sind in den weitesten Bogen um das gefürchtete Project herumlavirt, anstatt, wie man es doch hätte erwarten müssen, in gerader Linie darauf loszusteuern.

Nehmen wir auch einmal, diesen Gegnern zum Gefallen, an, die Segelschiffahrt zöge keinen Gewinn aus dem Suezkanal und werde, nach wie vor, der alten Straße getreu bleiben. Wir hätten dann auf der einen Seite einen um die Hälfte abgekürzten Weg, der ausschließlich durch Dampfschiffe befahren wird, auf der andern Seite den bisherigen Seeweg mit seinen Segelschiffen.

Auch ohne die Ausführung des Suezkanals wird es jedermann, selbst denjenigen, welche am meisten an dem Fortbestande der Segelschiffahrt interessirt sind, unbestreitbar erscheinen, daß die Dampfschiffahrt der Zukunft angehört. Blickt man auf die riesige Entwickelung, welche die Dampfkraft in ihrer Anwendung auf die Kriegsmarinen aller Völker in den letzten Jahren genommen hat, eine Entwickelung, die naturgemäß auf die Handels- und die Transportmarine zurückwirken muß. Bedenkt man, wie tagtäglich Segelschiffe von starkem Tonnengehalt und solider Bauart mit Schrauben versehen werden, wie überhaupt, ehe nicht eine andere motorische Kraft die Wirkung des Dampfes ersetzt, das gemischte System der Segel und der Schraube gegen die Abhängigkeit von Wind und Strömung ebenso sehr, als gegen die ungeheuern Kosten und Misstände einer weiten Fahrt mit reiner Dampfkraft gleichzeitig die gewünschten Garantien darbietet, so läßt sich füglich annehmen, daß in 50 Jahren eine Segelfahrt um das Cap ebenso selten sein wird, als jetzt eine Reise im Eilwagen zwischen London und Manchester oder zwischen Hamburg und Berlin. Man wird zur Begründung der Dampfherrschaft zur See die Segelschiffe ebenso wenig um Erlaubniß fragen, als man die Postillone und die Postmeister um die Erlaubniß zur Anlage von Eisenbahnen gefragt hat. Die Durchführung dieser Reform wird sogar noch viel leichter sein, da man aus jedem guten Segelschiff ein Schraubenschiff, nicht aber aus jedem Packwagen oder jeder Diligence einen Waggon oder eine Locomotive machen kann, und weil außerdem die Bahnzüge an ihre Schienenlinien, die Dampfschiffe nur an eine ausreichende Wassertiefe gebunden sind.

Wenn nun das sichere Verschwinden der ausschließlichen Segelschiffahrt durch eine Ursache in schnellster Weise befördert werden wird, so ist es gerade durch den Suezkanal, der den Dampfschiffen zu dem Vortheil der doppelten Geschwindigkeit noch den Vortheil eines um die Hälfte abgekürzten Weges darbietet. Es würde allerdings bei dieser Scheidung der Dampf- und der Segelschiffe für die erste Zeit der Suezkanal ein weniger rentables Unternehmen sein, dieses würde aber bald die Concurrenz der Segelschiffahrt um das Cap unfehlbar zu Grunde richten, und es kann nicht zweifelhaft sein, daß die Dampfschiffahrt über Suez, nicht aber die Segelschiffahrt um Afrika den endlichen Sieg davontrüge.

Wenn wir diese für den Suezkanal ungünstigste Alternative aufgestellt haben, so geschah es aus dem Grunde, weil man von der entgegengesetzten Seite dieselbe erfunden und mit allerlei Scheingründen herausgeputzt hat. Die Wahrheit, die reine, unumstößliche Wahrheit ist jedoch die, daß unter allen jetzt vorhandenen Bedingungen auch die Segelschiffahrt einen offenbaren, bedeutenden Vortheil darin findet, den Suezkanal statt der bisherigen Straße einzuschlagen.

Man hat geltend gemacht, daß der kürzere Weg an und für sich dem Segelschiff keinen absoluten Vortheil vor einem längern gewährt, daß Wind und Strömung in einer der Fahrt günstigen Richtung die Hauptmomente sind, welche einem Wege vor dem andern den Vorzug geben, und daß demnach ein längerer Weg immerhin einem kürzern vorzuziehen sei, wenn der erstere diese Vortheile biete und der letztere nicht. Diesen Satz hat noch niemand bestritten und am allerwenigsten kam dies den Gründern des Kanalunternehmens in den Sinn. Den Gegnern des Suezkanals ging es mit dieser Frage wie den Gelehrten unter Jakob I. von England. Derselbe hatte ihnen die Preisfrage vorgelegt, warum ein und derselbe Fisch in lebendem Zustande schwerer wiege, als wenn er todt sei. Man zerbrach sich über dieses fatale Warum die Köpfe, schrieb ellenlange Abhandlungen darüber und keiner dachte daran, den Fisch erst lebend und dann todt zu wiegen, um zu finden, daß er in dem einen und dem

andern Falle gleich schwer sei. So auch mit dem Suezkanal. Man hat sich darin festgerannt, daß die Fahrt um das Cap für Segelschiffe vortheilhafter sein müsse, und kein Argument von der Welt will die Leute überzeugen, daß trotz der Abgabe von 10 Franken per Tonne, trotz der Unkosten für etwaiges Remorquiren von gewissen Punkten der neuen Weltstraße, für Schiffer, Kaufmann und Consument sich ein offenbarer Gewinn an Zeit und Geld zu Gunsten der letztern herausstellt. Man hat hauptsächlich unter den Nachtheilen der neuen Straße hervorgehoben, daß die Passage durch die Meerenge von Gibraltar und die Fahrt von Suez nach der Meerenge von Bab-el-Mandeb den Segelschiffen unübersteigliche Hindernisse entgegenstelle, daß durch die Abgabe von 10 Franken per Tonne die Fracht unendlich vertheuert werde und daß es deshalb besser sei, die Waaren des Orients auch fernerhin auf der Capstraße zu beziehen.

Einmal sind die gedachten Hindernisse keineswegs ständiger Natur, sondern sie machen sich nur zu gewissen Zeiten des Jahres geltend. Für die Meerenge von Gibraltar ist die Einfahrt in das Mittelländische Meer beinahe immer des vorherrschenden Westwindes wegen gestattet. Es handelt sich also nur um eine kurze Wegstrecke für die Ausfahrt. Dieses Hinderniß wird durch die Errichtung eines lokalen Schleppdienstes illusorisch gemacht, und ist einmal der Kanal im Gange und das fortwährende Bedürfniß einer Schlepphülfe vorhanden, so werden sich, wie im Jahre 1847 für die Kornschiffe, wie in den Jahren 1854 und 1855 für die Transportschiffe der Krimarmee die nöthigen Remorqueurs immer vorfinden. Will die Suezcompagnie sich selbst nicht damit befassen, so werden sich andere Gesellschaften darum streiten, diesen einträglichen Dienst herzustellen.

Die Windrichtung im Rothen Meere dagegen ist derart, daß sie für eine gewisse Zeit des Jahres die Hin- und für die andere Zeit die Herfahrt der Segelschiffe sogar befördert, anstatt sie aufzuhalten. Das Fahrwasser selbst ist durchschnittlich auf die ganze Länge von 340 Seemeilen etwa 20 Meilen breit, und die so gefürchteten Korallenfelsen ziehen sich außerhalb desselben längs der Küsten hin. Was deshalb in dieser Beziehung weiter

oben für die Dampfschiffe gesagt wurde, gilt auch für die Segelschiffe. Nach den zuständigen Autoritäten, den englischen Werken von Moresby, Elwon, Horsbourgh, Rogers und namentlich Wellsted, nach den französischen von Jehenne, Paris, Huchet de Cintré, Laguerre geht die regelmäßige Windströmung zwischen Suez und Djeddah von Nord nach Süd, von Djeddah bis Aden von October bis April von Süden, während sie den übrigen Theil des Jahres veränderlich ist. Südlich von Aden wehen, wie überhaupt in dem Indischen Meere, die Nordost- und Südwestmoussons. Es ist deshalb festgestellt worden, daß für die Hinfahrt der Wind günstig ist in den Monaten April, Mai, Juni, Juli, August bis Mitte September, für die Herfahrt in den Monaten September, October, November, December, Januar, Februar bis Mitte März. Die Fahrt ist mittelmäßig für den Hinweg von Mitte September bis October, und von Februar bis Mitte März, für den Herweg Mitte März, April, Mai und Juni. Die Fahrt ist endlich beschwerlich für den Hinweg im November, December und Januar, für den Rückweg Mitte Mai, Juni, Juli bis Mitte August. Aber wenn man so sehr diese ungünstigen Perioden hervorheben will, ist vielleicht der Seeweg um Afrika, die Fahrt um das Cap der guten Hoffnung mit Rosen bestreut? Ist die Passage durch den Kanal La Manche oder durch die Nordsee von den Segelschiffen gemieden, obgleich sie bekanntlich zu den schwierigsten gehört? Machen die Schiffe, welche z. B. von Nantes und Bordeaux nach Hamburg und Petersburg gehen, den Umweg um Irland und Schottland, um dieser Gefahr auszuweichen? Und dennoch ist diese „gefährliche" Fahrt durch den Suezkanal der Haupteinwand, den dessen Gegner erheben. Die Erfahrung und die Uebung werden der Fahrt auf dem Rothen Meere mit der Zeit zu Hülfe kommen, wie das noch überall der Fall gewesen ist, wo ein reger Verkehr die Schiffer gebildet hat.

Die wirklichen Hindernisse aber, welche sich einer raschen Fahrt durch das Rothe Meer zu jeder Zeit entgegenstellen, lassen sich, wie an der Meerenge von Gibraltar, so auch hier durch einen regelmäßigen Schleppdienst beseitigen. Die Kosten hierfür

werden durch die unausbleibliche Verminderung der Kohlenpreise sowie durch den Umstand bedeutend verringert werden, daß man Segelschraubenschiffe als Remorqueurs benutzt, welche die leere Rückfahrt ohne Kohlenverbrauch stets mit günstigem Winde zurücklegen können.

Somit bliebe blos die Frage zu erörtern: werden die Segelschiffe einen pecuniären Vortheil daraus ziehen, durch den Kanal und nicht um Afrika herumzufahren? Die Fahrt um Afrika kostet nichts als Segeltuch, die Fahrt durch den Kanal kostet 10 Franken per Tonne und ferner noch die Abgaben für den etwaigen Schleppdienst in der Meerenge von Gibraltar und im Rothen Meere.

Die Fahrt um das Cap erfordert durchschnittlich für den Segler 110—120 Tage hin und 130 Tage her, mithin zusammen acht Monate, die Zeit für Aus- und Einladen, Frachtsuchen u. s. w. mitgerechnet, 10 Monate. Die Fahrt durch den Suezkanal erfordert 60 Tage hin und 60 Tage her, also vier Monate, und mit Zuschlag des gewöhnlichen Aufenthalts, sechs Monate. Es kommt jetzt darauf an, ob diese Zeitersparniß und der dadurch vermiedene Kostenaufwand nicht ganz entschieden die pecuniären Lasten aufwiegt, welche durch die Durchfahrt durch den Kanal erwachsen. Time is money, und dieser alte Spruch hat sich wol nirgends mehr bewährt, als gerade bei der Zusammenstellung der durch die beiden Fahrten erwachsenden Unkosten. Wir lassen deshalb hier die Berechnung des Hrn. von Chancel nachfolgen:

Reise um das Cap.

Unkosten der Hin- und Herfahrt eines Schiffes von 500 Tonnen für die Dauer von 10 Monaten.

	Franken
1) Interessen des Kapitals (ein Schiff von 500 Tonnen kostet durchschnittlich 250000 Franken .	10411
2) Versicherung des Schiffes (5 Procent für 10 Monate	10411
3) Abnutzung des Schiffes (in England und Frankreich berechnet zu 7 Procent)	15625

	Franken
4) Löhnung der Mannschaft für 10 Monate (mittlere Summe zwischen England und Frankreich .	12000
5) Lebensunterhalt (mittlere Summe zwischen England und Frankreich	18000
6) Versicherung der Ladung (Hinfahrt durchschnittlich 2 Procent, die Tonne zu 1000 Franken)	10000
Herfahrt (durchschnittlich $4^1/_2$ Procent) . .	22500
7) Zinsen des durch die Ladung repräsentirten Kapitals, 10 Monate für 500000 Franken zu 5 Procent	20833
Total: Franken	119780

in runder Zahl 120000 für den Transport von 1000 Tonnen, mithin die Tonne zu 120 Franken.

Reise durch den Kanal.

Unkosten der Hin- und Herfahrt eines Schiffes von 500 Tonnen für die Dauer von sechs Monaten.

	Franken
1) Interessen des Kapitals	6250
2) Versicherung des Schiffes.	6250
3) Abnutzung des Schiffes	9375
4) Löhnung der Mannschaft.	7200
5) Lebensunterhalt (ohne die nutzbare Raumersparniß zur Erhöhung der Frachtladung	10800
6) Versicherung der Ladung	19500
7) Zinsen des durch die Ladung repräsentirten Kapitals	12493
Total:	71868

in runder Zahl 72000 Franken für den Transport von 1000 Tonnen, mithin die Tonne zu 72 Francs.

Um das Cap betragen also die Unkosten per Tonne	120 Franken
Durch den Kanal	72 „
Ergibt sich folglich auf dem letztern Wege eine Ersparniß per Tonne von	48 Franken.

Rechnen wir nun für die Durchfahrt durch den Kanal per Tonne 10 Franken, rechnen wir ferner für sonstige Beförderungs-

mittel, z. B. für das Remorquiren durch die Meerenge von Gibraltar und das Rothe Meer sogar per Tonne 18 Franken, welche letztere Ausgaben, ausdrücklich bemerkt, keineswegs ständiger Natur sind, so haben wir eine Ausgabe von 100 Franken per Tonne. Nehmen wir nun an, daß ein Schiff um das Cap ohne Zeitverlust zwei Hin- und Herfahrten hintereinander ausführt, wozu mindestens 20 Monate erforderlich sind, nehmen wir auf der andern Seite an, daß ein Schiff von gleichem Tonnengehalt in derselben Zeit drei Hin- und Herfahrten im Kanal ausführt, wozu es streng genommen nur 18 Monate braucht; so hat das Schiff auf der Reise um das Cap 2000 Tonnen, die Tonne mit 120 Franken Unkosten, das Schiff auf der Reise durch den Kanal 3000 Tonnen, die Tonne zu 100 Franken Unkosten befördert. Diese Zahlen sind so sehr noch zu Ungunsten des Kanals gehalten, daß selbst die hartnäckigsten Gegner gegen diese Aufstellung nichts einzuwenden haben werden. Jede genauere Berechnung wird die Bilanz noch in einer für den Kanal weit vortheilhaftern Weise aufstellen. Wir führen zum Beweise dafür die Resultate an, zu welchen ein italienischer Advocat, Hr. Joseph Morelli, gelangt ist. Derselbe hat mit Berücksichtigung der Dauer der Fahrt auf beiden Wegen und der hierdurch entstehenden Differenz der Fracht, der Assecuranz und der andern Unkosten, ferner mit Zuschlag des dem Kaufmanne zufallenden Gewinnstes den Preis der bedeutendsten Producte des Orients auf dem europäischen Markte berechnet.

Die nachstehend angeführten Zahlen sind gebildet 1) aus der Fracht für das Cap per Tonne Segelschiff zu 55 Franken 24 Cent., Dampfschiff 216 Franken 04 Cent., für den Kanal (mit Inbegriff des Tonnengeldes) per Tonne Segelschiff 36 Franken 75 Cent., Dampfschiff 114 Franken 63 Cent.; 2) aus den verschiedenen Kosten für Hafengelder, Ladung u. s. w. à 20 Procent auf das Jahr des Ankaufpreises der Waaren; 3) aus dem Gewinnste, den der Kaufmann darauf schlägt, gleichfalls zu 20 Procent des Ankaufpreises berechnet.

Hr. Morelli gelangte in seiner Berechnung zu nachfolgenden Resultaten:

	Reis. Tonne = 450 Fr.				Baumwolle. Tonne = 1230 Fr.				Thee. Tonne = 10000 Fr.				Indigo. Tonne = 18550 Fr.				Seide. Tonne = 70000 Fr.			
	Segel.		Dampf.		Segel.		Dampf.		Segel.		Dampf.		Segel.		Dampf.		Segel.		Dampf.	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Um das Cap . .	158	74	245	29	338	14	295	09	2355	24	866	04	4152	74	1402	29	16155	24	4766	04
Ueber Suez . .	88	50	129	24	178	20	154	59	1186	75	439	63	2135	50	707	74	8086	75	2389	63
Differenz zu Gunsten von Suez .	70	24	116	05	159	94	141	40	1168	49	426	41	2117	24	694	55	8068	49	2376	41

Wir führen die Zahlen des Hrn. Morelli, die keinen officiellen statistischen Urkunden entnommen, sondern das Ergebniß selbständiger Forschung und Berechnung sind, durchaus nicht an, um sie für etwaige Folgerungen zum Ausgangspunkte zu benutzen. Sie mögen eben nur als Zeugniß dienen, welche Hoffnungen ernste und ihrer Redlichkeit wegen Vertrauen verdienende Männer an den Verkehr über Suez knüpfen. Diese Zahlen, ebenso wenig als die bescheidener gehaltenen und zudem aus officiellen Actenstücken von einem Fachmanne, wie Hrn. von Chancel, geprüften statistischen Angaben möchten wir als den triftigsten Beweis der sichern Rentabilität betrachten. In unsern Augen haben der Aufschwung, den der Verkehr aller Länder gewinnt, die täglich bedeutender werdende Dampfschiffahrt, die neuen Verhältnisse in China, die wachsende Wichtigkeit Australiens, die schon jetzt unleugbaren Fortschritte des Handels von Aegypten, das unter den aufgeklärten Anstrengungen Saïd-Pascha's eines schönen Emporblühens sich erfreut; für uns, sagen wir, haben diese Momente, in ihrer allgemeinen Bedeutsamkeit erfaßt, ein größeres Gewicht als alle Zahlen, die man aus den Zollregistern ziehen könnte.

Das Beispiel der Commissionsarbeiten hat uns bestimmt, in unsern Berechnungen uns von sanguinischer Projectenmacherei fern zu halten, allein wir glauben denn doch, daß die ausgedehnten seit vier Jahren gehörig katastrirten in einer ehemals so fruchtbaren Landschaft gelegenen Grundstücke, deren Anbaufähigkeit nach der leichten Herstellung des Süßwasserkanals unbestritten ist, als kein unwichtiges Anhängsel zu bezeichnen seien. Die durch diese Concession in Aussicht gestellte — der Süßwasserkanal kann in zwei Jahren fertig sein — Zunahme des Getreidebaues, mit der enormen Erleichterung des Transports zusammenfallend, muß nothwendig eine ergiebige Quelle von Einnahmen werden.

Wir werden im folgenden Abschnitte bei Beleuchtung der politischen und handelspolitischen Verhältnisse sehen, daß das Werk, dessen Botschaft Hr. Ferdinand von Lesseps mit so unermüdlichem apostolischen Eifer in alle Länder zu allen Völkern getragen hat, der Ausführung nahe ist. Es darf der Spaten

und die Hacke des Fellah die Arbeit beginnen, deren Plan seither unter der starken Pflege der Wissenschaft und unter dem schützenden Fittich des Zeitgeistes zu seiner vollen Reife herangewachsen ist.

Und welch ein Leben, welch ein Ringen rund um dieses Wunderkind des 19. Jahrhunderts, welche Freuden und Leiden, welche Prüfungen und Versuchungen schon von der ersten Spanne seiner jungen Laufbahn! Es wird aber für unsere Zeit ein Trost und ein Ehrenzeugniß bleiben, daß der Widerstand, dessen geschichtlicher Ueberblick und culturhistorische Bedeutung weiter unten auseinandergesetzt werden soll, im großen Concerte der allgemeinen Zustimmung und Anerkennung klanglos verhallt.

Kaum war der erste technische Umriß des Planes entworfen, kaum war die Wissenschaft an die ernste Prüfung dieser Zeitaufgabe gegangen und schon eilte die Presse beinahe aller Länder dem ruhigen geordneten Gange des Unternehmens voraus, um diese große Frage in das Bereich ihrer Discussion zu ziehen. Es ist kein europäisches Blatt von Bedeutung, das die Suezkanalfrage nicht zum ständigen, fortlaufenden Gegenstande publicistischer Erörterungen, von den verschiedenen Gesichtspunkten der Weltinteressen aus, gemacht hätte. Und wenn einzelne Blätter den Gegnern des Kanals ihre Spalten und ihre polemischen Berichte widmeten, so standen ihnen hunderte gegenüber, welche der Sache mit aller Begeisterung und Liebe anhingen und für dieselbe einstanden. Die umfassende Polemik hatte das den Gründern so erwünschte Ergebniß, alles, was nur im entferntesten noch unklar und unbestimmt war, aufzuklären und festzustellen.

Daß die deutsche Presse eine hervorragende Stellung bei diesem Ideenaustausche eingenommen hat, wird niemand befremden, der mit dem deutschen Bildungsgange vertraut ist. Die österreichischen Blätter (wir nennen hier die „Austria“, die „Oesterreichische Zeitung“, die „Triester Zeitung“, den „Wanderer“, „Die Presse“ in erster Reihe) haben natürlich dem Unternehmen ihre volle Theilnahme zugewandt, ebenso wie andere süddeutsche Organe. Aber selbst norddeutsche Organe, wie die „Weser-Zeitung“, das „Bremer Handelsblatt“ und andere deutsche

Wochenschriften haben wohlwollenden Antheil an der Discussion genommen. Es ist auch kein unwichtiges Symptom, daß „Unsere Zeit“ ihre schöne Wirksamkeit mit jenem vortrefflichen Aufsatze über den Suezkanal begonnen hat, welcher von der ganzen europäischen Presse gewürdigt und auch in mehrere Sprachen übersetzt worden ist. Es wäre eine Ungerechtigkeit, wenn wir die vorzüglichen Arbeiten unerwähnt ließen, welche die augsburger „Allgemeine Zeitung“ in Leit- und (h bezeichneten) Correspondenzartikeln im Laufe der letzten zwei Jahre veröffentlicht hat. Dieselben rühren, wenn wir nicht irren, von Hrn. Hermann Orges, einem der Hauptredacteure dieses Blattes, her und zeichnen sich durch Vertrautheit mit dem Gegenstande, sowie durch seltene nautische Kenntniß und gewandte politische Dialektik aus. Diese Aufsätze sind keineswegs optimistisch gehalten und befleißigen sich in ihrem Streben nach unparteiischer Beurtheilung einer Strenge, die deren Werthe keinen Eintrag thut. Wir haben sie ebenso wenig unberücksichtigt gelassen als die andern Stimmen, welche in der deutschen Presse über das Unternehmen laut geworden sind.

So werthvoll die aufmunternde Initiative der europäischen Presse auch für die Unternehmer sein mag, die einflußreichsten und mächtigsten Zustimmungen mußten diese jedoch in dem Urtheile der Männer der Wissenschaft und des Handels erkennen. Es trägt mit zum Ruhme bei, den sich Hr. von Lesseps während seines jahrelangen, fast übermenschlichen Ringens um die Ausführung seines Kanals erworben hat, daß er mit ebenso großem Takte als ehrenhafter Absicht sich um das Zeugniß aller in dieser Sache zuständigen Tribunale beworben hat.

So sei denn zunächst an die britischen Meetings und deren einstimmiges Urtheil zu Gunsten des Kanals erinnert. Diese Einstimmigkeit gerade der englischen Handelsnotabilitäten ist von großer Bedeutung für uns. Sie wird noch gehoben durch die gründliche, klare Auseinandersetzung, welche das Project seitens der englischen Rheder und Kaufleute erfahren hat durch deren besonnene, verständige, bis auf das Einzelne eindringende Prüfung. Wer die hierauf bezüglichen Verhandlungen liest, der wird gestehen, daß nicht oft eine Handelsfrage mit solcher Sorg-

falt verhört worden ist und mit solchem Glanze das Examen vor der unerbittlichen Logik des Baumwollenballens bestanden hat, als eben die Suezfrage. Die Handelsmeetings von Liverpool, Manchester, Dublin, Cork, Belfast, Glasgow, Aberdeen, Edinburg, Newcastle, Hull, Birmingham, Bristol und London haben den Bestrebungen des Hrn. von Lesseps ein gewichtiges Zeugniß ausgestellt. Nicht minder werthvoll sind die Kundgebungen Frankreichs zu Gunsten des Suezkanals. 76 Departementalräthe von 86 — der pariser Gemeinderath an der Spitze — 52 Handelskammern von 53 erklärten sich unter vollständigster Würdigung der unermeßlichen Vortheile des Suezweges für dessen baldmöglichste Ausführung.

Die andern Länder standen sowol in ihrer Begeisterung als in ihrer selbstbewußten Zustimmung vor den ebengenannten nicht zurück. In Wien, Triest, Venedig, Konstantinopel, Alexandrien, Odessa und Barcelona glich das Erscheinen des Hrn. von Lesseps einem siegreichen Aufzuge. Diese wichtigen Handelsplätze legten für die Sache wie für deren rastlosen Vorkämpfer die unzweideutigsten Sympathien an den Tag.

Die gouvernementalen und akademischen Kreise sind der allgemeinen Theilnahme auch nicht fremd geblieben. Das Interesse, mit welchem diese den Bemühungen des Pionniers für Civilisation folgen, ist selbstverständlich. Die continentalen Regierungen haben ungeachtet vorwaltender politischer Rücksichten Beweise ihres Wohlwollens gegeben, so oft sich eine Gelegenheit dazu bot.

Die gelehrten Gesellschaften, die keine Rücksichten zu beobachten hatten, haben ihre Beistimmung auch ohne allen Rückhalt ausgesprochen. So erklärte die französische Akademie der Wissenschaften sich durch das Organ des Barons Charles Dupin zu zwei verschiedenen malen mit dem Berichte der internationalen Commission einverstanden. Die k. k. Akademie in Wien, die Akademie von Amsterdam, geographische und andere gelehrte Gesellschaften im Haag, in Harlem, in Petersburg, Madrid, Neapel, Turin, Venedig, Barcelona, Paris u. s. w. schließen den Kreis der warmen und gewichtigen Zustimmungen, mit welchen Hr. von Lesseps vor die Kapitalisten tritt.

IV.

Die Ausführung des Kanals hat sich als eine leichte und im Verhältniß zu den Vortheilen auch als eine wenig kostspielige erwiesen. Neue Wege des großen Verkehrs haben stets welthistorische Ereignisse nach sich gezogen. Dampfschiffahrt, Eisenbahnen, Telegraphen. Der Suezkanal ist eine Vervollständigung der andern Errungenschaften unserer Zeit. Wir wissen die Folgen des von uns angestrebten Unternehmens vorher. Englands Opposition. Alternative, in welcher sich die Gründer befanden. Der Erfolg ist gesichert. Beleuchtung der englischen Opposition. Englands alte Politik des Monopols. Ignorirung der Suezbestrebungen während einiger Zeit. Endliche Erklärung im Parlamente. Erörterung der politischen Bedenken. Der Kanal kann dem britischen Besitzthum in Indien nicht gefährlich werden. England wird auch nach Eröffnung des Kanals die überwiegende Macht behalten. Der Kanal ist ein Hülfsgenosse gegen Rußland und Amerika. Gefahren, die der englischen Baumwollindustrie drohen. Auch für den Fall einer Coalition Rußlands mit Frankreich gegen Indien ist der Kanal ein Vortheil für England. Die englische Handelspolitik strebt nach dem Monopole in den indischen Gewässern. Ihre Bemühungen während der letzten zwanzig Jahre. Der englische Widerstand im Interesse der Pforte oder Aegyptens ist auch nicht ehrlich gemeint. Die Interessen der Pforte. Frankreichs Politik. Die Starrheit im Festhalten an das Gegebene macht sich wieder in England geltend. Die Gründer des Unternehmens schlagen den richtigen Weg ein. Soll Deutschland sie unterstützen? Oesterreich. Norddeutschland. Die andern Länder des Continents. Schluß.

Die Auseinandersetzung der technischen und mercantilen Aufstellungen, die zu Gunsten des Suezkanals gemacht werden

können, thun dar, daß die Umgestaltung des Mittelmeeres in ein oceanisches, die Ausführbarkeit eines Kanals auf dem Isthmus von Suez im großartigsten Maßstabe eine leichte und zwar mittels eines Kostenaufwandes, der weder zu den materiellen noch zu den culturmomentlichen Vortheilen im Verhältniß steht, die sich die Welt aus der Verwirklichung unsers Projects versprechen darf.

Die Geschichte der frühern Bedeutung der Länder, welche nun wie im Feenmärchen durch die Berührung mit einem Zauberstabe aus dem jahrhundertelangen Schlafe geweckt werden sollen, die politische, die mercantile, die Bildungsgeschichte der asiatischen und europäischen Culturvölker lehrt, was von der Umwälzung zu erwarten ist, welche die einfache Unterwassersetzung des schmalen Landstreifens hervorrufen muß. Die socialen und die politischen Folgen, die sich an die wirthschaftliche Revolution in den Verkehrsverbindungen Europas mit Asien knüpfen, sind von so ungeheurer, von zu Tage liegender Tragweite. Große welthistorische Ereignisse sind niemals ausgeblieben, so oft der große Verkehr ein neues Gebiet oder einen neuen Weg betreten hat. Diese Wege sind es eben, welche zum Verfalle oder zum Emporblühen von Nationen führen. Um die Wichtigkeit solcher volkswirthschaftlichen Umwälzungen zu erkennen, dazu bedurfte es für uns nicht einmal erst eines Blickes auf entschwundene Vergangenheiten; wir erleben jeden Tag ein Stück Entwickelungsgeschichte nach dieser Richtung. So jung die Dampfschiffahrt, das Eisenbahn- und Telegraphenwesen ihrem Ursprunge nach sind, die Folgen, die sich daran in volkswirthschaftlicher, politischer und culturhistorischer Rücksicht schließen, sind so weitgreifend, daß wir schon jetzt von der unermeßlichen Entwickelungsfähigkeit dieser Factoren im modernen Verkehrsleben überzeugt sind. Wenn, wie wir im vorigen Abschnitte gesehen, das Suezkanalproject universale Theilnahme und Aufmunterung erfahren hat, so liegt der Grund mit darin, daß dasselbe sozusagen die Vervollständigung der andern Errungenschaften und Fortschritte unserer Zeit ist. Die allgemeinen Sympathien müssen sich einem Unternehmen zuwenden, das die Wirkung und Thätigkeit der erwähnten Factoren ins Unendliche fortsetzen wird. Wir gehen mit

Bewußtsein den Folgen entgegen, welche diese chirurgische Operation an dem alten Erdtheile für das materielle wie für das geistige Leben nach sich ziehen muß. Wir werden von keinem abenteuerlichen Instincte geleitet, wie die genialen Kinder Portugals, die den neuen Weg nach Indien suchten. Wir wissen genau, was wir erstreben, und einerseits die vollzogenen Ereignisse der Vergangenheit, auf der andern Seite die Erlebnisse, in denen wir aufwachsen, geben uns Elemente zur sichern Berechnung an die Hand. Aus diesem Grunde geht unsere Zeit mit Zuversicht an das oft versuchte, oft aufgegebene Werk, mit Zuversicht, mit jener Behutsamkeit und Ueberlegung, welche stets mit Gewißheit des Erfolgs Hand in Hand gehen.

Vorsicht war übrigens schon durch den Umstand geboten, daß gerade die Regierung des wichtigsten Seestaats, daß Englands Regierung allein es gewesen ist, welche, von den unzweideutigen Sympathien aller andern Cabinete bisher unberührt, den Durchstich des Suezkanals unausgesetzt bekämpft hat.

Die Aufgabe für die Gründer des Weltunternehmens gestaltete sich infolge der keinen Augenblick verleugneten Politik des englischen Cabinets wie folgt:

Entweder die Regierung eines Landes, das schon jetzt die ganze Hälfte des Verkehrs mit dem Osten in Händen und von der Eröffnung des Suezkanals auch unmittelbar die größten Vortheile zu erwarten hat, kann durch die Kundmachungen der öffentlichen Meinung im Schose der eigenen Nation, durch die deutlich ausgesprochenen Wünsche bekehrt werden, oder man muß dem hochmüthigen Inselstaate zeigen, daß die modernen Culturvölker seiner allbeherrschenden Dictatur entwachsen sind.

Der Verlauf der Ereignisse und Bemühungen, welche die Geschichte unserer Unternehmung bilden und deren übersichtliche Darstellung zum Theil die Aufgabe dieses Buches ist, hat gezeigt, daß Hr. von Lesseps mit unerschütterlicher Consequenz nach beiden Seiten hin seine Thätigkeit entfaltet hat und, durch die Nothwendigkeit der Verhältnisse gedrängt, die Bahn betritt, welche allein zum Erfolge führen kann. Nichts wird den einmal gegebenen Impuls mehr hemmen, denn der Schwung, den die Ideen

genommen haben, seitdem die Möglichkeit, ja die Leichtigkeit des Unternehmens durch die vorzüglichsten Träger der Wissenschaft verbrieft ward, ist ein unaufhaltsamer geworden.

Der Widerstand der englischen Regierung bildet ein zu bedeutsames Moment, als daß wir eine nähere Beleuchtung desselben umgehen dürften.

Wir brauchen uns dabei wol nicht auf die Spitzfindigkeiten einzulassen, deren sich Lord Palmerston bediente, um je nach den Bedürfnissen des Augenblicks seinen Widerstand den nachdrücklichen Sympathien der Kaufleute, den Angriffen seiner Gegner und den energischen Protestationen eines großen Theils der englischen Presse gegenüber zu rechtfertigen. Man ist es an diesem politischen Proteus gewohnt, daß er heute so und morgen so spricht, seine politische Carrière ist eine Reihe von Widersprüchen und Inconsequenzen. Vielleicht verdankt er dieser seiner praktischen Biegsamkeit, seiner unendlichen Umgestaltungsfähigkeit die Ehre, dem heutigen England als Ausdruck der patriotischen Staatsweisheit zu gelten. Wenigstens wird unsere Vermuthung nicht dadurch entkräftet, daß das Organ der öffentlichen Meinung, das in England den größten Einfluß hat, derselben politischen Religion angehört, das heißt derselben Grundsatzlosigkeit wie der ewig jugendliche Greis. Heute dem einziehenden Kossuth entgegenjubeln und morgen Napoleon III. den Weihrauch englischer Begeisterung streuen, heute Frankreich huldigen und morgen mit dem gestern geschmähten Oesterreich liebäugeln, das sind Kleinigkeiten, die man weder einem Staatsmanne wie Palmerston, noch einem Blatte wie der „Times" lange vorwirft.

In der Polemik, wie sie die Verhältnisse der Tagespresse bedingt, darf man wol Notiz nehmen von diesen Widersprüchen, die mit naiver Unverschämtheit innerhalb der kürzesten Zwischenräume auftauchen und deren jeder als alleinseligmachende Wahrheit breit thut. Allein hier gilt es, womöglich den Kern zu berühren und die Momente aufzufinden, welche nicht nur einen Mann von Palmerston's Begabung bestimmen, sondern auch andere ans Ruder gelangte Staatsmänner bewegen, diese, sozu-

sagen im Ministerportefeuille vorgefundenen Ansichten zu ihren eigenen zu machen.

Entweder es sind wirklich große Interessen im Spiele, die dem Suezkanal mit Recht feindlich zugewandt sind, oder es gibt doch Bedingungen der englischen Politik, welche, ohne gerechtfertigt werden zu können, so sehr mit dem Nationalcharakter verwachsen sind, daß sie sich eben geltend machen, weil sie müssen, wie eine Naturerscheinung.

Für uns kann es also zunächst gleichgültig bleiben, wenn Lord Palmerston einmal das türkische Interesse, ein andermal das englische vorschützt, um seinen Widerstand zu begründen. Wir dürfen uns ebenso wenig dabei aufhalten, wenn es ihm beliebt, die technischen Notabilitäten über die Unausführbarkeit ihres bis in die kleinsten Details ausgearbeiteten und in allen Einzelheiten auf mathematischen, hydrographischen, nautischen, architektonischen Grundlagen beruhenden Projects zu belehren; noch soll es uns aus der Fassung bringen, wenn er den Kaufleuten und Rhedern, den Handelskammern, der Ostindischen Gesellschaft, der Peninsular and Oriental Company nachweist, daß sie von einer mercantilen und finanziellen Fata-Morgana verblendet sind, wenn sie sich Handelsvortheile vom Durchstiche der Suezlandenge versprechen. Wir wollen mit einem Worte uns nicht an das kehren, was die englischen Regierer sagen, sondern lediglich an das, was sie denken, was sie fühlen mögen.

Die Art und Weise, wie die Engländer die Handelsfreiheit auffassen, wird uns einen Blick in die Beweggründe gestatten, welche die englischen Staatsmänner in dieser Frage leiten. Die Freihandelsprincipien, welche von England aus ihren Weg durch die Welt nehmen, waren bisher von jenem nur dann aufrichtig gemeint, wenn der ausschließliche Vortheil auf der Hand lag — wenn sie dem Monopol auf irgendeinem Punkte der Erde die Thore öffnen. Selbst liberale englische Politiker scheuen sich heute ebenso wenig, diesem Nationalegoismus, der England den Römern gleichstellt und sie, man muß es bekennen, auch Großes hat bewirken lassen, zu schmeicheln, wie einst Selden, der radicale Bekämpfer des Königthums, sofort gegen Hugo Grotius'

mare librum mit seinem mare clausum in die Schranken trat. Englands Politik gegen Holland und Dänemark, sein Verfahren gegen Neapel, seine Politik in Griechenland, seine Handhabung des Durchsuchungsrechts, des Blokadesystems beweisen, wie überhaupt die ganze Geschichte der englischen Handelspolitik, worum es sich in der Anschauung des größern Theils der englischen Staatsmänner handelt. Nicht eine große, nicht die relativ größte Machtstellung ist es, was sie anstreben, sondern die absolute Hegemonie, das unbestrittene Monopol zur See. Wo wir hinblicken, begegnen wir denselben Erscheinungen, bedingt von dem unveränderlichen Streben nach Alleinherrschaft. England zieht durch die Seen als Eigenthümer des Verkehrs. Die Schlüssel zu allen wichtigen Positionen in der Tasche, setzt es sich fest, wo es ihm gefällt, nimmt, was es eben brauchen kann, zieht die Colonien ein, die ihm zweckdienlich scheinen, dictirt Handelsverträge, wie es sie braucht, und wenn eine Marine genirt, wird diese einfach weggenommen, es sei nun eine Handelsmarine wie die dänische, oder eine Kriegsmarine wie die holländische. Diese Sünden aus der Vergangenheit lassen sich, dank sei es der Machtentfaltung der andern Staaten und vorzüglich dem Aufblühen Amerikas, heute kaum mehr wiederholen, und die Entfaltung der französischen Marine nöthigt gleichfalls zu einiger Mäßigung. Die leitenden Staatsgrundsätze der herrschenden Parteien sind leider die nämlichen geblieben.

Weil der Engländer solche Ansichten gewissermaßen mit der Muttermilch einsaugt, kann ein Staatsmann, der sich auf diesen Standpunkt stellt, immer auf eine Majorität, immer auf eine gewisse Popularität zählen. Es genügt also schon, daß der Suezkanal durch das Emporkommen der Mittelmeerstaaten England Nacheiferer schafft, wenn auch keine zu fürchtenden Nebenbuhler; es genügt, daß er dem Monopole zur See, und wäre es in einer noch so späten Zukunft, drohe ein Ende zu machen, um den Staatsmann in der Meinung vieler, welche ein entscheidendes Wort in der Politik mitsprechen, zu rechtfertigen, wenn er Widerstand leistet, oder doch wenigstens keine Eile zeigt, den Barbaren des Continents das Bürgerrecht im Seerömerthume

zuzugestehen. So ist es erklärlich, daß die englische Regierung den Bemühungen der Suezkanalanhänger auf dem Continente wie im eigenen Lande zusehen konnte, ohne sich auch nur zu einer Erklärung über die Beweggründe ihrer Politik veranlaßt zu fühlen. Erst später, als die Kaufleute von der Aussicht auf die ebenso offenbaren wie unmittelbaren Vortheile, die ihnen der Suezkanal bieten muß, gewonnen, die Regierung direct interpelliren ließen, mußte diese aus ihrer vornehmen Ignorirung hervortreten. Aber erst allmählich mit der wachsenden Theilnahme, welche die Thätigkeit des Hrn. von Lesseps in England so gut wie auf dem Continent zu erregen wußte, sah die englische Regierung sich gezwungen, auf eine förmliche Debatte einzugehen.

Es muß hier zugleich bemerkt werden — und das rechtfertigt die Hoffnung des Hrn. von Lesseps und seiner Freunde, Englands Regierung nachgiebiger zu stimmen — daß neben den Staatsmännern, welche im Festhalten an den Ueberlieferungen der egoistischen, brutalen Handelspolitik nun auch eine politische Schule durchgemacht, es auch angesehene, im Dienste für ihr Vaterland erprobte Staatsmänner gibt, welche die Fortsetzung des alten Systems verdammen oder für unausführbar halten. England hat Männer aufzuweisen, welche es mit dem Freihandel ehrlich meinen; die einen, weil sie den gerechten Grundsatz nicht nur nach der einen Seite angewandt wissen wollen, die andern, weil sie England nach allen Richtungen hin so erstarkt wissen, daß sie in der freien Concurrenz nur einen Sporn zu größerer Thätigkeit des Nationallebens, nur eine Ursache zur Erhöhung des Wohlstandes ihres Volks erblicken; noch andere erweisen dem Continent die Ehre, ihn für großjährig und der englischen Vormundschaft entwachsen zu halten. Es gibt Staatsmänner, welche — wir hoffen es — mit Recht glauben, daß die heutige Staatenwelt die Oberhoheit Englands zur See ebenso wenig mehr ertragen will, als man Rußlands Obmacht zu Lande geduldet hat. Solchen Gesinnungen gegenüber dürfe man nicht mehr vornehm thun. Ein Unternehmen, von dem ein Gladstone im Parlamente sagte: „Niemand wird, einen Blick auf die

Weltkarte werfend, leugnen können, daß ein Kanal durch die Landenge von Suez, falls er möglich, ein großer Vortheil für die Interessen der ganzen Menschheit sei", konnte nicht mehr mit Witzen und Schmähungen gegen den Urheber desselben abgefertigt werden. Hierzu gesellte sich noch der Umstand, daß sowol in der Presse wie im Parlamente auf die unverkennbaren Sympathien gedeutet ward, deren sich das Suezkanalproject bei allen übrigen europäischen Regierungen erfreut. Die Gegner des neuen Handelswegs stiegen auf den Kampfplatz herab, und es wurden alle politischen und wirthschaftlichen Befürchtungen erörtert, welche gegen das Project geltend gemacht werden können.

Es wäre allerdings angenehmer gewesen, die Sache anders anzupacken und das Project von der technischen Seite aus in Miscredit zu bringen; allein die diesfälligen Versuche der englischen Regierung waren gescheitert. So hatte sie unmittelbar nach Veröffentlichung des Vorberichts der Commission im Januar 1856 einige Anstrengungen gemacht, denselben zu bekämpfen. Die Tiefmessungen in der Bucht von Pelusium widersprachen in dem Maße den Ansichten der technischen Orthodoxie, daß man sich der Hoffnung hingab, die 10 Meter Tiefe in einer Uferentfernung von 2300 Meter könnten sich als leerer Schwindel erweisen. Die Admiralität schickte die Corvette „Tartarus" aus, um die Tiefmessungen in der Bucht von Pelusium neuerdings vorzunehmen. Kapitän Mansell blieb vom 25. April 1856 bis zum 5. Juli desselben Jahres in der genannten Bai, und seine Arbeiten bestätigten jene der Commission, wie aus seiner im Jahre 1858 veröffentlichten verdienstlichen Karte hervorgeht.

Auch die Bemühung, den Suezkanal durch das angeblich concurrirende Unternehmen der Euphratbahn in den Augen der öffentlichen Meinung zu Grunde zu richten, ist nicht geglückt, und so blieb, wie gesagt, nichts Anderes übrig, als die Gründe des englischen Widerstandes aus Rücksichten der höhern Politik zu erklären.

Es ist selbstredend, daß in unserer Zeit und in einer Ver-

sammlung wie das englische Parlament die egoistischen Hintergedanken, deren wir die englischen Staatsmänner anklagen, nicht eingestanden werden konnten. Man ließ sich auf rein politische oder handelspolitische Auseinandersetzungen ein, welche das türkische oder das ägyptische Interesse vorschützten, oder, der Wahrheit näher kommend, Gefahren für die indobritischen Besitzungen als Motiv hinstellten, oder auch die etwaigen Eroberungsplane Frankreichs als Rechtfertigung durchblicken ließen.

Wir wollen diese Gründe eines Nähern beleuchten, und der Leser mag selber beurtheilen, ob die englischen Staatsmänner bei den von ihnen an den Tag gelegten Befürchtungen nicht vielmehr nur das bedrohte Monopol, die gefährdete Alleinherrschaft zur See im Auge hatten.

Man hat also zunächst aufgestellt, daß der Suezkanal den britischen Interessen in Indien entgegen ist, und darunter nicht die Handelsinteressen gemeint, welche nach dem Zeugnisse der unmittelbar Betheiligten, wie der bedeutendsten Fabrik- und Hafenstädte Englands, der Ostindischen und der Peninsularen und orientalischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, eingestandenermaßen gefördert werden. Es wurde vielmehr behauptet, der Suezkanal würde der englischen Herrschaft in Indien schaden, indem der neue Handelsweg auch den Kriegsflotten der andern Nationen Zutritt zu den indischen Gewässern gestatten würde. Diese Meinung hat auch in der deutschen Presse von einflußreichen, dem Unternehmen nicht abholden Organen ihre Vertheidiger gefunden.

Die Furcht vor Bloßstellung von Britisch-Indien durch den Suezkanal ist indessen nur eine eingebildete, was selbst im englischen Parlamente Männer wie Gladstone, Lord John Russell, Bright, Milner Gibson, Roebuck, Sidney Herbert, Sir Charles Napier, Benjamin Hall, Trelawny und andere zugegeben haben.

Solange England in Frieden mit andern Nationen ist, kann, wie Lord John Russell schlagend bemerkt hat, eine Verkehrsstraße keine Gefahr für dasselbe nach sich ziehen, sondern im Gegentheile nur Vortheile, Handelsvortheile einerseits und strategische andererseits, wie jedermann bekennen wird, der an die noch nicht

ganz besiegte Revolution in Indien, an den eben beendigten Krieg in China denken mag. Für den Fall eines Kriegs aber würde die durch Englands Drängen zu Stande gekommene Eisenbahn*) den Feinden der britischen Macht ebenso gut dienen als der Kanal. Ohne den Willen Englands, das Malta, Korfu und auch Aden, Perim, man kann also sagen die wichtigsten Punkte des Rothen Meeres innehat, würde keine feindliche Flotte den Kanal passiren können. Die genannten Seestationen liegen den Kanalmündungen zu beiden Seiten viel näher als Marseille. Die politisch-militärische Sicherheit seiner indischen Besitzungen wird für England durch die neue Straße gesteigert. Die Truppenbeförderung um das Cap dauert vier bis fünf Monate und kostet ungeheure Summen an Geld, an Menschen- und Thierleben, und auch die Versorgung mit dem nöthigen Bedarfe würde viel billiger auf dem neuen Wege beschafft und Truppen von Malta nach Bombay in drei, nach Ceylon oder Madras in vier, nach Kalkutta in fünf Wochen gebracht werden.

Man ist übrigens längst über die Zeiten hinaus, wo man sich gegen Eroberungen durch Abgeschlossenheit, durch eine insulare Lage oder durch eine Wüste gesichert glaubt. Die Invasionen, die England erlebt hat, und der Zug der Flotten aller großen Seestaaten um die Südspitze in Frankreich mußten von einer solchen Meinung wie diese gründlich heilen. Die Portugiesen, die Spanier, die Holländer, die Franzosen und die Engländer sind alle um das Cap der guten Hoffnung ausgezogen, um sich in den indischen Gewässern die reichen Besitzungen streitig zu machen. Noch vor kurzem haben wir es gesehen, daß die Machtstellung nicht von der Entfernung allein abhängt, denn die Engländer mußten trotz ihres Widerwillens andere Einflüsse in den Gewässern des fernen Ostens dulden, in China die Mitwirkung der Franzosen sich gefallen lassen, obgleich diese den

---

*) Es ist gut, daran zu erinnern, daß der englische Consul den Ferman der Pforte damals als eine Nebensache bezeichnete, da es sich lediglich um ein Werk der innern Verwaltung für Aegypten handle.

für sie um so viel weitern Weg über den Atlantischen Ocean nach dem Kriegsschauplatze einschlagen mußten. Die von Toulon ausgeschickte Flotte hat an der Seite des englischen Geschwaders gekämpft und Frankreichs Streitkräfte blieben in China, während England die seinigen nun wieder gegen den Aufruhr in Ostindien zu verwenden sucht.

Auch in dieser Beziehung hat Lord John Russell das richtige Wort gesprochen, die Engländer haben nichts zu fürchten, wenn sie ihre bisherige Energie und ihre bisherige Tüchtigkeit behalten. Diese Nation wird ihre Stellung in den östlichen Gewässern behaupten, solange sie den durch ihren See- und ihren Colonialberuf überwiegenden Einfluß auf den Meeren der Welt nicht verliert. Was wird England auch nach Herstellung des Suezkanals hindern, mit seinem Seevolke und seinen Finanzen Flotten auszurüsten, welche es allen andern zuvorthun? Dieses Seevolk wird im Gegentheil einen größern Kreis für seine Thätigkeit bekommen und der Aufschwung, den die britischen Finanzen durch die Handelsvortheile nehmen werden, welche England in größerm Verhältnisse zufließen müssen, wird eine größere Machtentfaltung zur See bedingen.

Englands Bestrebungen in Asien, sowol in Indien wie in China, werden, wenn von Gefahren gesprochen werden soll, weit mehr durch Rußland und durch die Amerikaner bedroht. Ersteres nähert sich von seiner ganzen Ostgrenze aus dem Schauplatze der britischen Interessen immer mehr, und nach dieser Richtung hin darf der Suezkanal als keine Gefahr, sondern er muß als ein willkommener Hülfsgenosse betrachtet werden.

Daß die Amerikaner aus ihrer Feindseligkeit gegen Englands Interessen in den chinesischen Gewässern kein Geheimniß machen, das haben sie neulich bei Gelegenheit der Unterhandlungen mit China gezeigt. Mit dem in Aussicht gestellten Panamakanale und den Positionen, welche die Amerikaner im Stillen Ocean sich schaffen, wird der Feind geradezu ins englische Lager geführt. Die militärische Straße, welche die Union nach der Westküste herzustellen im Zuge ist, hat den ausgesprochenen Zweck, einen Ausgangspunkt in einem großen Hafen am Stillen Welt-

meere zu finden, und so treten die Amerikaner in China, in den Philippinen, ja in Ostindien in directe Concurrenz mit den Engländern.

Allein nicht blos nach dieser Seite hin droht den Engländern von Amerika aus eine bedenkliche Nebenbuhlerschaft; nicht blos ihr Handel und ihre Industrie wird von den Amerikanern gefährdet, auch die heimische englische Fabrikation hat von diesem thatkräftigen, rücksichtslosen Nebenbuhler zu fürchten, und zwar in demjenigen Zweige der Nationalbetriebsamkeit, welcher mit zu den Grundlagen des englischen Wohlstandes gehört.

Man erräth, daß wir von der Baumwollenindustrie sprechen wollen, die in der materiellen Entwickelung Englands eine so große Rolle spielt. Die englische Fabrikation bezieht nahezu sieben Achttheile ihres Bedarfs aus den Vereinigten Staaten. Dies geschieht, weil Indien ungeachtet der geeigneten Bodenbeschaffenheit noch immer ein so unverhältnißmäßig geringes Contingent an Rohmaterial liefert. Diese geringe Thätigkeit trotz der günstigsten Culturverhältnisse aber erklärt sich wieder aus dem Umstande, daß dieses Erzeugniß infolge des nothwendigen Umwegs um das Cap der guten Hoffnung so empfindlich vertheuert und verspätet an Ort und Stelle kommt, daß die Concurrenz mit Amerika keine lohnende ist.

Nun aber sind die Amerikaner in ihrer Entwickelungsstufe schon aus dem Stadium eines Agriculturstaats bei jenem eines Fabriklandes angelangt, und die Union findet es vortheilhafter, ihre Rohstoffe im Lande selbst zu verarbeiten. Sie will dieselben nicht mehr übers Meer führen, um später die fertigen Manufacte mit den beträchtlichen Fracht-, Zoll- und Provisionsaufschlägen an eine ganze Scala des Zwischenhandels zurückschicken zu lassen.

Schon jetzt hat die amerikanische Regierung die Ausfuhr der Baumwolle mit einer Auflage von 19—25 Procent belastet, und wenngleich Amerika bei dem hohen Stande seiner Tagelöhne trotz dieser Vortheile mit England auf dem europäischen Markte noch nicht zu concurriren im Stande ist, so kann das Cabinet

von Washington in einem gegebenen Augenblicke die Ausfuhrsteuer noch erhöhen. Die Yankees verstehen es ebenso gut wie ihre Stammesgenossen in England, ihre Absichten zu bemänteln, und der Schutz der nationalen Industrie wird die Maßregel schon beschönigen, falls dieselbe zeitgemäß erscheint.

Fassen wir die Stellung Amerikas zu England, wie sich dieselbe in einer nahen Zukunft nothwendig gestalten muß, gehörig ins Auge, so kann man sich wol nicht wundern, daß englische Staatsmänner von Gewicht, deren patriotische Gesinnung auch von ihren Gegnern nicht bezweifelt wird, der Majorität mit Energie entgegentretend, dem Suezkanal auch vom Standpunkte der englischen Interessen das Wort reden. Englands Regierung begeht einen handelspolitischen Irrthum von der größten Tragweite, wenn sie fortfährt, sich der Errichtung einer Wasserstraße zu widersetzen, die ihrer Nation, abgesehen von andern strategischen und politischen Vortheilen, einen Vorsprung von 3000 Seemeilen vor den amerikanischen Handelsschiffen nach Indien und China sichert. Verharrt sie in der Zurückweisung einer Verkehrsstraße, welche die Dauer der Fahrt von London nach Kalkutta auf vier Wochen beschränkt, wie soll die englische Baumwollenindustrie auf die Dauer mit einem Bewerber concurriren können, der neben allen Vortheilen der billigen Fracht seine Rohstoffe um 40 Procent, vielleicht um die Hälfte wohlfeiler bezieht? Wie wird sich das Verhältniß erst gestalten, wenn, was auch im Bereiche der Möglichkeit liegt, auf dem ausgedehnten Continent jenseit des Atlantischen Oceans hinreichend Eisen und Kohlen aufgefunden werden?

Die Befürchtung, daß Rußland und Frankreich in Indien sich die Hand reichen könnten, spricht für den Kanal, da nur dieser England eine gehörige, rasche und starke Entfaltung seiner Streitkräfte in jenen Besitzungen gestattet, und weil der Kanal, die Entwickelung der Marinen der andern Mittelmeerstaaten bedingend, England Hülfsgenossen in Aussicht stellt, die wie dieses einer Coalition von Frankreich und Rußland kämpfend entgegentreten müssen.

Wir kommen auf die Furcht vor den französischen Erobe-

rungsplanen zurück, glauben aber jetzt schon die Voraussetzung gerechtfertigt, daß nicht die Sicherung vor Gefährdung des englischen Besitzes und seiner verhältnißmäßigen, d. h. einer überwiegenden Machtentfaltung es ist, welche Englands Staatsmänner abhält, die Suezbestrebungen zu unterstützen, sondern daß jene das Monopol und die Alleinherrschaft in den vorderindischen Gewässern auf alle Zeiten für ihr Land in Anspruch nehmen.

Ein Blick auf die letzten zwanzig Jahre des englischen Vorschreitens im Rothen Meere wird diese Voraussetzung zu einer Gewißheit machen.*)

Die Kartenaufnahmen des Rothen Meeres durch Moresby 1830—34 haben die unbedingte Schiffbarkeit desselben und die Eröffnung des Ueberlandwegs infolge von Lieutenant Waghorn's Bemühungen die Bedeutung des alten Handelswegs in schlagender Weise dargelegt, und beides konnte nicht verfehlen, die Aufmerksamkeit der Ostindischen Compagnie auf sich zu ziehen.

Dieser Erkenntniß folgte das natürliche Bestreben, sich dieses Wasserwegs zu versichern, um dem bereits bestehenden indischen Handel eine angemessene militärische Unterstützung zu gewähren. Hierauf wurde untersucht, welche der dort gelegenen Küstenländer einer Ausbeutung am würdigsten seien. Cruttenden bereiste 1834—37 im Auftrage der Ostindischen Compagnie Yemen, und bald darauf im Jahre 1838 wurde Aden besetzt. Aden ist der einzige Hafenort Jemens, welcher vermöge seiner geographischen Lage geeignet erschien, ein militärischer Stütz- und Operationspunkt zu werden, und auch in mercantiler Beziehung eine reiche Ausbeute des nördlich gelegenen Kaffeelandes versprach.

Damals schützte man Sicherung gegen Seeräuberei vor, und damit der Schein des rechtlichen Erwerbs gewahrt werde, schloß man mit einem der in der Nähe ansässigen Beduinenscheiths

---

*) Vgl. Reimans in der unter Professor Brockhaus' Leitung herauskommenden „Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft" (3. Hft., Leipzig, Brockhaus, 1858).

einen Kaufvertrag ab, in welchem dieser den Hafen an die Ostindische Compagnie abtrat. Natürlich hütete man sich wohl, die Frage zu berühren, ob der verkaufende Scheikh auch wirklich der Eigenthümer gewesen. Als die Pforte im Jahre 1839 gegen diese Besetzung reclamirte, wurde ihr eine Abschrift des Kaufvertrags vorgezeigt, zufolge dessen der abtretende Scheikh als Entschädigung für die Aufgebung seiner Souveränetätsrechte auf Aden eine jährliche Apanage zu beziehen berechtigt war. Damit war alles abgethan. England blieb im Besitze von Aden und zahlt noch jetzt die Apanage.

Aus der Art und Weise, wie die Engländer sich in dem neuen Besitzthume verschanzten, ging gar bald hervor, daß der Schutz gegen die Seeräuberei nur ein Vorwand gewesen. Mit den ungeheuersten Kosten ward die Bucht von Aden geschlossen und befestigt. Die Reihe der dort erbauten Forts und Wälle bewies, daß es sich nicht um eine Sicherstellung gegen arme und nothdürftig bewaffnete Araber handle, gegen welche sogar türkische Truppen eine einzige Mauer genügend befunden hatten. Der Zweck war Erschaffung einer Festung, welche den Ein- und Ausgang europäischer Schiffe durch die Straße von Bab-el-Mandeb beherrschte.

In den Jahren 1840—54 wurden auf die Fortification jährlich 90000 Pf. St. verwendet. Bis zum Jahre 1857 schien man hiermit genug gethan zu haben.

Die Periode von dieser Zeit an bis jetzt charakterisirt sich durch die Bemühungen Englands, Einfluß an den Küstenländern zu erlangen. Ueber die Unfruchtbarkeit von Hedjas schon durch Burckhardt aufgeklärt, hatten die Engländer ihr Augenmerk auf die Kaffeegärten Jemens geworfen.

Schon 1840 war es ihnen gelungen, bei dem Imam in der Person des indischen Kaufmanns Abd-el-Rasul einen politischen Agenten für den damals wichtigsten Hafenort Mokka zu bestellen. Gerade weil er ein Mohammedaner war, wußte er mit besonderm Glücke sich der ihm gewordenen Aufgabe zu entledigen, die Ostindische Compagnie über die innern politischen Verhältnisse Jemens zu unterrichten und auf dem Laufenden zu

erhalten. Die seit langen Jahren (1594) bestehenden Verbindungen Indiens mit dem Rothen Meere, die Glaubensgleichheit und andere Umstände begünstigten die Niederlassung indischer Kaufleute, welche unter englischem Schutze dort ihre Handelsspeculationen eröffneten und Verbindungen anknüpften, welche der englischen einen Einfluß wie keiner andern Nation sichern mußten.

Nach Räumung Jemens von den Truppen Mehemed-Ali's im Jahre 1841 gerieth Mokka infolge politischer Kriege aus dem Besitze des Imams von Sana in die Hände Scherif Hussein's, des Beherrschers von Abu-Arisch. Der englische Agent war bei diesem nicht in Gunst und er ließ die englische Flagge herabreißen und in den Koth werfen; auch gab er Befehl zur Verhaftung des englischen Agenten; aber dieser rettete sich durch die Flucht.

England rächte die Beschimpfung seiner Flagge nicht direct, sondern suchte in Konstantinopel die Hohe Pforte zu einer neuen Besitzergreifung Jemens zu bestimmen. Man hoffte durch dieselbe den englischen Kaufleuten die Vortheile des 1838 mit der Türkei geschlossenen Handelsvertrags zu sichern. Die englischen Waaren hätten dann nur 5 Procent bezahlt, während Hussein 20—30 Procent erhob.

Ohnmächtig, wie die Pforte in jener Zeit gewesen, wagte sie es nicht, offen gegen den Scherif vorzuschreiten, und versuchte es, durch Unterhandlung und Geschenke die zwischen ihm und England bestehende Differenz auszugleichen. Sie sandte 1843 Eschref-Bei in dieser Angelegenheit an ihn ab; der Scherif verweigerte aber den Gehorsam, indem er vorgab, ein Vasall von Mehemed-Ali zu sein, dessen Befehlen er allein gehorchen könne. Die zwischen England und Mehemed-Ali in dieser Zeit vorkommenden Streitigkeiten ließen die Sache für einige Jahre in den Hintergrund treten. Nach deren Beendigung kehrte Eschref 1847 mit neuen Weisungen der Pforte und einem Befehle Mehemed-Ali's an Hussein nach Jemen zurück. Drei Tage vorher war ein englisches Kriegsschiff vor Hodeida, der damaligen Residenz des Scherifs, erschienen, um sich mit Eschref zu verständigen.

Scherif Hussein, hierdurch erschreckt, nahm die Bedingungen des konstantinopeler Fermans an und unterwarf sich der Pforte; die Engländer bestanden nunmehr auf seine Absetzung.

Im Jahre 1848 wurde die Wiederbesetzung Jemens in Konstantinopel abermals befürwortet, und die zu jener Zeit etwas kühner gewordene Pforte beschloß dieselbe. Mahmud-Pascha ward mit der Ausführung derselben beauftragt, nachdem man ihm in der Person des in allen Intriguen gewandten Groß-Scherifs Ibn-Aon von Mokka und dessen Sohnes Abdullah-Pascha zwei zur Benutzung aller politischen Verhältnisse wohlgeeignete Agenten an die Seite gegeben hatte.

Die Bevölkerung des ganzen Küstenstrichs von Jemen ist wegen ihrer Feigheit berüchtigt. Der ewigen Bedrückung des Scherifs und Imams müde, ließen sie trotz ihrer Verachtung der Türken 1849 die Besetzung des ganzen Küstenstrichs und namentlich der Häfen von Djisan, Loheja, Hodeida und Mokka ohne Schwertstreich geschehen. Scherif Hussein ward nach Konstantinopel transportirt, und England sah, ohne in allen diesen Dingen offenkundig thätig eingeschritten zu sein, gar bald die indischen Kaufleute und deren Agenten in allen Orten von Bedeutung etablirt.

Hierdurch wurden die Handelsinteressen Englands in diesen Gegenden gesichert. Die Türkei als williges Werkzeug benutzend, sah die britische Regierung leicht voraus, daß jene mit ihrer auf vier Häfen vertheilten Besatzung von 2000 Mann stets in einem Zustande völliger Machtlosigkeit bleiben und unfähig sein würde, ohne Hülfe der englischen Kriegsschiffe mit den Eingeborenen fertig zu werden. Man war also dem Besitze der gewünschten Beute näher gerückt. In Djeddah und Massowa wurden Consuln angestellt, welche in steter Verbindung mit dem Generalgouverneur von Aden und den indischen Kaufleuten sorgfältig alle Vorfälle von Jemen im Auge behielten, um darüber zu berichten und die Interessen von Jemen durch wachsende Handelsverbindungen mit den ostindischen Besitzungen möglichst zu verknüpfen.

Mit steter Eifersucht, mit ausgesprochener Feindseligkeit

wurden die Versuche anderer Nationen, auf dem Rothen Meere Handel zu treiben, beobachtet, und die Aufmerksamkeit der europäischen Mächte von den Vorgängen im Rothen Meere möglichst abzuziehen war stets der Engländer eifrigstes Bestreben.

Von 18—20 indischen Schiffen, welche vor 1849 das Rothe Meer besuchten, war die Zahl 1854 schon auf 25—27 gestiegen. Obwol dieselben ungehindert und ohne Gefahr gingen und kamen, bemühte man sich doch von englischer Seite, bei andern Nationen das Vorurtheil der Gefährlichkeit und Unschiffbarkeit des Rothen Meeres zu unterhalten.*)

So blieb die Lage der Dinge bis 1854, in welchem Jahre mit der Thronbesteigung Saïd-Pascha's plötzlich die Frage der

*) Welche Fortschritte die Engländer seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts im Rothen Meere gemacht, mag folgendes bei Martens aufgezeichnete Actenstück beweisen:

„Ferman der ottomanischen Pforte gegen die Versuche der Engländer, ihren Waarenverkehr in den türkischen Provinzen durch das Rothe Meer und über Suez einzuführen (1774).

„Die Geschichtschreiber lehren uns, daß die Christen, eine arglistige und unternehmende Sekte, seit Anfang der Zeiten Trug und Gewalt zur Ausführung ihrer ehrgeizigen Plane angewandt haben. Einige von ihnen schleichen sich, als Kaufleute verkleidet, in Damascus und Jerusalem ein; ebenso haben sie in Indien festen Fuß gefaßt, wo die Engländer die Bevölkerung zu Sklaven gemacht haben.

„So haben auch, durch die Beis ermuthigt, sich neulich Leute dieser Nation in Aegypten eingeschlichen, und man kann vermuthen, daß sie, nachdem sie eine Karte des Landes aufgenommen, um es zu erobern, zurückkommen werden.

„Um solchen gefährlichen Absichten zuvorzukommen, haben wir ihren Gesandten befohlen, an ihren Hof zu schreiben, um den englischen Schiffen fernerhin zu verbieten, den Hafen von Suez zu besuchen. Derselbe hat diese Forderung angenommen, und demgemäß wird, wenn noch ein englisches Schiff dort Anker zu werfen wagt, seine Ladung confiscirt, und alle Personen an Bord werden gefangen gehalten werden, bis wir darüber unsern allerhöchsten Willen an den Tag gelegt haben werden.“

(Martens, „Sammlung der Verträge u. s. w.“, VI, 148.)

Durchstechung des Isthmus von Suez abermals in lebhafte Anregung gebracht wurde.

Die Ruhe Englands wurde dadurch gestört. Seine Operationen im Rothen Meere konnten nicht mehr verborgen bleiben, da sich die allgemeine Aufmerksamkeit diesen Gegenden wieder zuwandte. Das seit zwanzig Jahren mit gewöhnlichem Geschicke, mit gewohnter Ausdauer vorbereitete Monopol war also mit einem male bedroht. So beschloß man denn auf alle Fälle die Besetzung der Insel Perim, die um so empfehlenswerther und dringlicher schien, als man wol die Erkenntniß hatte, daß das Zustandekommen des Suezkanals, ist einmal dessen Ausführbarkeit nachgewiesen, nicht verhindert werden könne. „Große Erfindungen, Entdeckungen und Verbesserungen, welche den Fortschritt der Menschheit unberechenbar fördern, treten unwiderstehlich in die praktische Wirksamkeit, sobald ihre Möglichkeit und ihre Vortheile evident geworden. Als eine solche Thatsache ist die Eröffnung des Isthmus und die Wiederaufnahme der alten mediterranen Handelsstraße zu erachten. Probleme dieser Art sind niemals durch politische Bedenken und prohibitive Auskunftsmittel in das Nichts zurückversetzt worden."*)

Die Besitznahme dieser Stellung ist von Europa gerade infolge der Suezbestrebungen und der dadurch angeregten Arbeiten und Betrachtungen auch viel richtiger gewürdigt worden, allein es ist von keiner Seite etwas geschehen, dieselbe zu verhindern. Soviel ich weiß, sind alle Zeitungsgerüchte von französischen oder türkischen Protestationen ungegründet. Die Pforte befindet sich auch durchaus nicht in der Lage, gegen die Ergreifung dieser Position sich zu wehren, und wir glauben eher an die Möglichkeit, daß sie die Ueberzeugung sich hat aufreden lassen, dieselbe geschehe im türkischen und nicht im englischen Interesse.

Perim (oder Meium) liegt bekanntlich in der Mitte der Straße Bab-el-Mandeb und ist der Schlüssel des Rothen Meeres. Die genannte Straße (zwischen dem Vorgebirge El-Mandeb und der gegenüberliegenden Spitze Djebel-Djizara) ist 14½ Mei-

*) „Unsere Zeit", a. a. O.

len lang und 2 Meilen breit. Die Insel Perim liegt in der Nähe des Caps und theilt die Straße in zwei Theile, von welchen der breitere etwa 8½ Meilen beträgt. Dieses felsige Eiland ist etwa 4½ Meilen lang und 2 Meilen breit; es ist an 230 Fuß über die Meeresfläche erhaben, ganz unbewohnt und hat kein süßes Wasser. Auf der Südostseite ist ein guter Hafen, etwa 800 Yards breit und mit einem etwa ½ Meile langen Eingange, 6—7 Faden tief und mit schlammigem Ankergrunde. Der Hafen hat zwei Arme, von denen der nordwestliche der bessere ist. Die einzige Schwierigkeit möchte nach Neimans (vgl. a. a. O.) die sein, bei südlichen Winden aus dem Hafen auszulaufen, und er glaubt, daß man oft die Schiffe werde bugsiren müssen. Der engste Theil der kleinen Straße liegt nahezu 1½ Meile von dem nordwestlichen Ende Perims, bei den Fischerfelsen, auch Austerfelsen genannt, wegen der Menge ausgezeichneter Austern, die dort gefunden werden.

Seit der Zeit der Besetzung sind die Engländer eifrigst beschäftigt, die Felsen zu befestigen, um gegen jeden Angriff gerüstet zu sein. An der Nordostspitze haben sie ein Fort mit dem englischen Flaggenstocke errichtet und die in dem Fort aufgestellten Kanonen beherrschen die Straße. In der Mitte der Insel, auf dem erhabensten Punkte war schon im Jahre 1857 eine Kaserne mit Fort begonnen, von welchem mittels schweren Geschützes sowol der Hafen am Südostende geschützt wird, als auch dem Fort in Bestreichung der engen Straße Beistand geleistet werden kann. Die Entfernung nach beiden Punkten beträgt 1 und 3½ Meilen. Wie die neuesten Berichte lauten, ist die Befestigungsarbeit wo nicht vollendet, doch sehr weit vorgeschritten. Die Besatzung bestand im October 1857 aus Sipahis, welche ihr Trinkwasser von der Küste Afrikas beziehen.

Die Engländer scheinen sich aber auch mit den festen Punkten von Perim und Aden noch nicht zu begnügen, und sie scheinen vielmehr die Absicht zu haben, sich noch an andern Stellen zu befestigen. England betrachtet das Rothe Meer schon jetzt als sein Eigenthum, und wenn man auch im Parlamente Anstand nehmen mag, derlei zu bekennen, so gestehen dies die

Blätter, die keine diplomatischen Rücksichten zu beobachten haben, ganz unumwunden. Sagte doch die „Times" noch vor kurzem, als sie vom Suezkanale sprach: „Europa hätte sich um die Schifffahrt im Rothen Meere so wenig zu bekümmern, es hätte so wenig ein Wort mitzureden, als wenn es sich um eine Eisenbahn in Irland handelte." Eine deutlichere Sprache kann wol nicht geführt werden.

Spüren wir nun den Motiven des englischen Widerstandes, vom angeblich türkischen oder ägyptischen Standpunkte aus, nach, so kommen wir auf ähnliche Ergebnisse, und alles, was hierüber gesagt wird, sucht ebenfalls blos die Furcht vor Gefährdung der englischen Hegemonie zu bemänteln.

Daß die Pforte, wenn sie energischer Anstrengungen und, wie die Diplomaten uns versichern, der durch den letzten Orientkrieg angestrebten Wiedergeburt fähig ist, sehr großen Nutzen aus dem Suezkanal schöpfen könnte, muß jedermann zugeben. Indem wir die Vortheile, die die Türkei, wenn diese will, aus dem Kanale ziehen kann, aufzählen, leugnen wir unsere geringe Sympathie für dieses Volk keineswegs und legen vielmehr Gewicht darauf, daß das im Orient allein lebensfähige Staatswesen, Aegypten, durch den Kanal zu größerer Macht und zu größerm Wohlstande gelangt und die Mittel erhält, seiner frühern Civilisation, der die Welt so viel zu danken hat, sich wieder zu nähern. Die politische Frage aber ist nur die: wird die Pforte, solange Europa ein Interesse daran hat, auch nach dem Suezkanale tant bien que mal aufrecht erhalten werden können? Kann Aegyptens Machtentfaltung, wir wollen das Aeußerste zugeben, Aegyptens Unabhängigkeit von der Pforte (wohlgemerkt wir sprechen von Aegyptens Unabhängigkeit von der Pforte, weil von keiner andern die Rede sein kann) den allgemeinen europäischen Interessen irgendeinen Nachtheil bereiten, vorausgesetzt, daß mit dem Suezkanal ein Werk im Herzen Aegyptens ersteht, das allen Staaten Europas die Neutralität dieses Landes erwünscht machen und die strengste Ueberwachung derselben gestatten wird?

Das Verhältniß der Pforte zu Aegypten scheint uns gar

keine Berücksichtigung zu verdienen; denn der Einfluß und die Macht derselben auf dieses Land ist jetzt schon Null, und Lord John Russell durfte, ohne Widerspruch zu fürchten, im englischen Parlamente die Behauptung aufstellen, daß Palmerston's Befürchtungen einer Losreißung Aegyptens von der Türkei gar keinen Sinn haben. Wenn es blos auf die relative Machtstellung des Vasallen und Oberherrn ankäme, sagte er ganz richtig, Aegypten könnte sich jeden Tag vom Padischah lossagen; wenn dieses seinen Vasallenpflichten doch treu bleibt, so geschieht es nur, weil Europa es dazu zwingt. Solange also Europa ein Interesse daran haben wird, Aegypten in seinem jetzigen Verhältnisse zur Pforte zu erhalten, kann dies nach Eröffnung des Kanals ebenso gut geschehen als jetzt. England mit seiner Ansässigkeit im Rothen Meere, wie wir eben gesehen, mit Malta, Korfu und den Ionischen Inseln hat vor einer Ueberrumpelung seitens Frankreichs um so weniger etwas zu fürchten, als der Kanal und folglich auch Aegypten noch andere europäische Wächter bekommen werden, die ein Lebensinteresse daran haben, daß die neue Seestraße Gemeingut, Aegypten neutral bleibe. Indem man englischerseits Nachdruck auf die nothwendige Entwickelung von Aegyptens Wohlstand und Macht durch den Kanal legt, gibt man ja stillschweigend zu, daß Aegypten selbst in der Lage sein werde, etwaigen Eroberungsplanen von außen größern Widerstand entgegenzusetzen. Sollte das etwa der Grund sein, was die britischen Staatsmänner des alten Standpunktes bestimmt, sich der Ausführung des gemeinnützigen Projects zu widersetzen? Sollte nicht sowol die Furcht einer Eroberung Aegyptens durch Frankreich als die noch immer gehegte Hoffnung einer einstigen Besitznahme des ressourcenreichen Landes die Haltung Englands bestimmen?

Die Engländer haben nicht einmal eine größere Seßhaftigkeit der Franzosen in Aegypten zu befürchten, denn wenn wir auch zugeben wollen, daß französische Ingenieure, Architekten, Künstler u. s. w. mit dem wachsenden Flor des Landes sich daselbst niederlassen werden; wenn wir auch die Zukunft des Handels von Marseille nicht unterschätzen, noch die nothwendige Aus-

dehnung der Frankreich eigenthümlichen Industrien, so werden die großen Handelsinstitute, die Bank- und Finanzunternehmungen in Aegypten wie in der ganzen Welt vorzüglich in den Händen von Engländern und Deutschen sein. Läßt sich doch aus dem, was die Franzosen bisher in Algier, seit dem Orientkriege, wo ihnen der Glanz ihrer Waffenleistungen ein Relief gibt, in der Türkei geleistet haben, beurtheilen, was eine Nation wie die englische, mit ihrer Colonisirungsfähigkeit, mit ihren Kapitalien, mit ihrem Unternehmungsgeiste, mit ihrem Geschäftssinne, von der französischen zu fürchten hat. Wir müssen immer darauf zurückkommen: nicht die günstige Lage ist es, welche allein das Maß des handelspolitischen Einflusses bestimmt — derselbe wird vorwiegend von den Fähigkeiten der wetteifernden Völker abhängig sein. Aus diesem Grunde — wenn wir die Genuesen, die talentirten Genuesen nicht vergessen wollen — werden die Engländer jedenfalls mehr von der nahenden Umwälzung sich versprechen dürfen als die Franzosen, trotz ihrer günstigen Lage.

Der Bosporus auf dem Isthmus und das hartanliegende Aegypten werden ihrer Lage wie der Natur der neuen Beziehungen nach ebenso leicht neutral gehalten werden als Belgien, als die Schweiz und als der Bosporus. Theilungsplane werden darauf viel weniger Spielraum haben als irgendwo, weil von einer Theilung nur zwischen den beiden Hauptrivalen auf der See, zwischen England und Frankreich die Rede sein könnte. Nur aus particularistischen Rücksichten könnte man daher Lesseps' Projecten entgegentreten, aber der ganze Continent und Deutschland obenan muß das Zustandekommen derselben lebhaft wünschen.

Wir haben mit jener Offenherzigkeit, die man einer Sache schuldig ist, der man seine Kräfte weiht, und dem Publikum, vor dessen Richterstuhl der Schriftsteller tritt, unsere geringen Sympathien für die Türkei gestanden. Wir sprachen unsere Zweifel an deren Bildungsfähigkeit ebenso unverhohlen aus; aber wir sind ebenso fest überzeugt, daß, wenn es der Türkei ernst ist mit ihrem Umschlage zur europäischen Gesittung, und daß, wenn die Großmächte und namentlich England nicht blos leere Phrasen sagen, indem sie die Türkei Europa für immer einverleiben zu

wollen vergeben; wenn sie die Integrität und das Emporblühen der Pforte wirklich sichern wollen, kein Ereigniß providentieller wirken könnte als gerade der Durchstich der Suezlandenge, wird er gehörig benutzt. Wir haben den Spruch Napoleon's I. angeführt, den er gethan, als er sich gezwungen sah, die mit so viel Liebe gehegte Idee der Wiederherstellung des alten Planes aufzugeben: „Wohlan, die Sache ist groß; man veröffentliche eine Denkschrift und zwinge den Türken, in der Ausführung dieses Projects sein Interesse und seinen Ruhm zu finden."

Er hat hiermit eine große Wahrheit ausgesprochen. Politische, religiöse, Handels- und Finanzinteressen reden dem Suezkanale bei der Pforte das Wort, und Hr. von Lesseps hat das in seinen Documenten vortrefflich auseinandergesetzt. Die Unabhängigkeit und Neutralität des neuen Seeweges verleihen der Pforte größere Stabilität, indem die Verträge, welche das Bestehen ihres Reiches verbürgen, größere Kraft bekommen. Sowie Europa den künstlichen Bosporus mit nicht geringerer Eifersucht überwachen kann als den natürlichen, so wird die Türkei durch die größere Zahl von Interessenehmenden an der Aufrechterhaltung des Vorhandenen eine größere Freiheit gewinnen. Es wird einer einzelnen Macht schwerer gelingen, unter dem Mantel der Freundschaft und heuchlerischer Fürsorge ihr Maßregeln abzunöthigen, oder die Duldung von Unbill in dem Maße zuzumuthen als jetzt. Um nur eine Thatsache gleich zu erwähnen: die Engländer hätten es nicht gewagt Perim zu besetzen, wäre der Kanal fertig, denn es würde ihnen mit dem Vorwande der Muth und die Macht zu dieser Gewaltthat gefehlt haben. Indem der Padischah der Hüter der Pforten des Schwarzen Meeres zum Mittelmeere und der Straße von diesem in die südlichen Gewässer wird, kann er die Existenz seines Reiches auch viel inniger mit den allgemeinen Interessen, mit einem nicht blos diplomatischen, sondern mit dem natürlichen Gleichgewichte von ganz Europa verknüpfen. Ein begabter Fürst könnte aus diesem doppelten Besitze unendliche Vortheile ziehen.

Die Pforte hätte auch, wie ich eben gezeigt habe, viel we-

niger die Entreißung Aegyptens durch eine Einzelmacht zu befürchten, und wenn sie hohen Sinn genug hat, auf die näher gerückten Länder, die jetzt nur dem Namen nach ihrer Krone angehören, thatsächlich einzuwirken, an Mitteln dazu würde es ihr nicht fehlen. Eine Besitzergreifung der Türkei würde in dem Verhältniß erschwert, als die Möglichkeit sich vermindert, Aegypten an sich zu reißen.

Welche Rolle die oberste priesterliche Gewalt in der Hand des Sultans im mohammedanischen Staatenleben spielt, ist jedermann bekannt. Wäre Se. Hoheit nicht zugleich Großherr und Oberhaupt aller Mohammedaner, er hätte längst auch nicht einmal den Schatten einer Macht über die weitentlegenen Völkerschaften, die unter seinem Scepter stehen. Der Besitz der heiligen Städte aber wird von diesen religiösen Genossenschaften als eine der wesentlichsten Bedingungen der geistlichen Obergewalt des Sultans betrachtet. Wie erwünscht müßte es der Pforte nicht sein, statt der gegenwärtigen langsamen und schwierigen Verbindungen zwischen der Türkei und Arabiens Ländern eine rasche und sichere Verkehrsstraße zu ihrer Verfügung zu haben?

Der Suezkanal bringt Konstantinopel ganz in die Nähe der arabischen Küsten, und der Padischah erhält die Möglichkeit, seiner geistlichen Suprematie durch die gehörige Kraftentfaltung in diesen Gegenden Nachdruck zu verschaffen. Die Pietät der Wallfahrer wird ohne die gegenwärtig an die heilige Wanderschaft geknüpften Gefahren ihre Befriedigung finden können.

Nicht ganz so unmittelbar wird der Kanal den mohammedanischen Stämmen Asiens und jenen des östlichen und mittlern Afrika dienen. Durch die Vereinigung der beiden Meere führt er im Rothen Meere alle die zahlreichen und vervollkommnenden Verkehrsmittel ein, welche das Mittelmeer besitzt und die nun auch den Hadschis jener Gegenden zugute kommen werden. Der Suezkanal bringt in dieser Weise dem politischen Einflusse des Sultans Völkerschaften näher, die ihm aus Rücksichten der Religion unterthan sind. Man glaube nicht, daß es sich da um nominelle Vortheile handelt, denn im Sudan geschieht es auch, trotz der gegenwärtigen Machtlosigkeit, häufig, daß die Könige des Landes bei ihren

Streitigkeiten die schiedsrichterliche Entscheidung ihres geistlichen Oberherrn anrufen.

Die Handelsvortheile, die der Türkei aus dem Durchstich der Landenge von Suez entspringen müssen, dürfen wol nicht erst näher auseinandergesetzt werden. Man kennt die Rollen, welche Konstantinopel beim Austausche zwischen dem Osten und dem Westen gespielt hat. Auf dem Euphrat, über die Hochebenen Asiens, sind ihm die Erzeugnisse Indiens zugeströmt, und die Seide Chinas, die Producte des Orients, welche in den Häfen des Schwarzen Meeres aufgeladen wurden, hatten an den Ufern des Bosporus ihre Niederlagen und fanden sich in den Händen der Venetianer und Genuesen. Mit dem neuen Verkehrswege muß sich wieder etwas von der alten Thätigkeit einstellen. Konstantinopel ist ja derjenige Hafenpunkt, der Indien und China am nächsten gerückt wird, da er heute am weitesten von diesen Ländern entfernt ist. Statt 6000 Meilen blos 1800 Meilen von Bombay entfernt, muß die türkische Kaiserstadt einen Theil des Handels zwischen dem Schwarzen Meere und den östlichen Gewässern an sich ziehen. Aehnliches gilt von den ottomanischen Häfen in Kleinasien, Syrien und dem Archipel.

Durch den infolge der Freiheit auf der Donau nothwendigen Aufschwung der Handelsschiffahrt auf diesem Flusse wird die künftige Stellung Konstantinopels nur um so bedeutender, und hiermit ist das hohe Interesse bezeichnet, das sich für das edle und reiche Ungarn an unser Unternehmen knüpft, wenn wir auch unter den gegenwärtigen Verhältnissen von der Zukunft Fiumes absehen wollen.

Ist die Unternehmung zu jener Blüte gelangt, welche ihr, einmal verwirklicht, gesichert ist, so hat die Pforte auch directe finanzielle Vortheile zu gewärtigen, ohne dafür irgendeine Last tragen, ohne irgendeine Bürgschaft für die dem Projecte zufließenden Kapitalien nehmen zu müssen. Man weiß, daß der Vicekönig die ihm zufallenden 15 Procent des Reinertrags mit der Pforte zu theilen sich verpflichtet hat.

Was England von Frankreich, wir setzen gleich den schlimmsten Fall, von dem mit Rußland verbündeten Frankreich zu be-

fürchten hat, ist schon angedeutet worden. Eine Ueberrumpelung Aegyptens wäre jetzt leichter möglich, das wird jeder zugeben, der bedenkt, wie nahe Frankreichs Flotte ist, wie viel Truppen es zur Verfügung hat. Selbst wenn ein solcher Kampf sich lediglich auf die Gewässer des Mittelmeeres beschränken könnte, der Suezkanal wäre — wir haben es gezeigt — eine Bürgschaft mehr für England, wie auch eine für Oesterreich und für Italien. Aber es ist klar, daß ein solcher Kampf sich über ganz Europa, unter den neuen Verhältnissen vielleicht von einem Ende der Welt bis ans andere erstrecken würde, und der Ausgang, das fühlt Frankreich nur zu gut, wäre der nämliche wie jener der ins Maßlose ausschweifenden Kriege des ersten Kaisers. Rußland ist — das haben wir gleichfalls dargethan — an den chinesischen Grenzen, in Indien und Persien ohne Suezkanal ein viel gefährlicherer Gegner für England als nach dem Durchstiche des Suezkanals, weil dieses mit seinen Schlüsselpositionen im Rothen Meere immer eine bevorzugte Rolle in jenen Gewässern spielen, und seine Kriegsmarine auf den Weltmeeren erst dann mit jener Schnelligkeit und Leichtigkeit wird in Thätigkeit setzen können, wie sie die wachsende Ausdehnung seiner weit entlegenen Besitzungen bedingt.

Aber wir glauben, die Sache müßte auch von einem andern Standpunkte aus betrachtet werden. Kann die französische Politik jene Eroberungsplane über Aegypten, die dem General Bonaparte vorgeschwebt haben, wieder aufnehmen? das ist die Frage, die zu beantworten wäre. Wir, die wir seit Jahren im Lande leben, können mit gutem Gewissen sagen, daß die Besitznahme von Aegypten keine jener Fragen der äußern Politik ist, für welche die Meinung der Massen, trotz der noch nicht ganz untergegangenen Animosität gegen die Engländer, sich begeistert. Die französischen Regierungen, diese mögen nun einen Napoleon, einen Orleans oder den Präsidenten einer Republik an ihrer Spitze haben, werden durch die öffentlichen Neigungen nicht zu Eroberungsgedanken nach dieser Richtung hin angeeifert. Die englischen Staatsmänner wissen das sehr gut. Es ist aber ebenso wenig im Plane des gegenwärtigen Kaisers, vor dessen kühnen

Entschlüssen und häufig überraschenden Projecten englische und deutsche Stimmen gewarnt haben. Ohne zu glauben, daß Napoleon III. der Meinung sei, er habe bei Unterzeichnung des Friedens mit Rußland das Schwert für immer in die Scheide gesteckt, müssen wir doch aus allem, was geschieht und angebahnt wird, auch die Annäherung an Rußland nicht übersehend, zu dem Schlusse kommen, daß seine Absichten dauernd keine Richtung nehmen, welche in einem Bruche mit England ihren Ausgangspunkt haben. Wir sind vielmehr von der Wahrheit des Gegentheils durchdrungen und finden den Wunsch des Kaisers, ganz abgesehen von allgemeinen und höhern Interessen, in seiner eigenen Erfahrung, in seiner Vertrautheit mit den Ressourcen seines Landes, in seiner Kenntniß der Geschichte Napoleon's I. und endlich in einer richtigen Beurtheilung der innern Verhältnisse gerechtfertigt. Ein Mann, der das Bewußtsein hat, solange sein Thron besteht, seinen Willen als den Willen der Nation in die Wagschale werfen zu können, mag sich im Augenblicke einer Aufwallung zu übereilten Schritten hinreißen lassen. Aber es hat sich auch nach dem 14. Januar gezeigt, daß solche Aufwallungen des persönlichen Herrschers bald vorübergehen. Die Welt, die Zeuge der nach dem Attentate gegen England an den Tag gelegten Empfindlichkeit gewesen ist, hat bald darauf erlebt, mit welcher Beharrlichkeit der Kaiser auf den Besuch der Königin von England bestand, damit die Versöhnung einen ebenso eclatanten Ausdruck erhalte wie die momentane Erkaltung zwischen den beiden Regierungen.

Berücksichtigen wir aber erst das, was die französische Regierung soll und nicht das, was sie aus verklungenen Ueberlieferungen schöpfend angeblich will, dann kommen wir zu Betrachtungen, die uns auf ein ganz anderes Gebiet führen als auf jenes von direct gegen England gerichteten Eroberungen.

Die Aufgaben, die Frankreich in Algerien zu lösen, und bei erhöhter Thätigkeit auch an sonstigen Punkten Afrikas sich zu stellen hat, sind so unermeßlich, und sie liegen dem französischen Interesse und den französischen Mitteln um so vieles näher, daß es geradezu einem Selbstmorde gleichkäme, England herauszufordern.

Die englische Politik zur See ist eine so überwältigende und drückende geworden, daß Frankreich auf den Beistand aller handeltreibenden Nationen zählen kann zur Schwächung eben dieses Einflusses, wenn selbstische Eroberungsplane nicht vorwalten. Es wäre also auch vom Standpunkte der Rivalität aus gefehlt, wenn Napoleon III. sich auf einen Eroberungskrieg gegen England einließe, es mag sich nun um Aegypten, um die indischen Besitzungen oder gar um den vor einiger Zeit vielfach besprochenen Ueberfall der Insel Britannia handeln.

Die englischen Staatsmänner am Ruder haben nach allen Seiten hin pure Vorwände vorgebracht und nicht die wirklichen Bestimmungsgründe ihres Handelns. Sie zitterten wirklich vor dem Monopol, das sie, auch diese Ueberzeugung fängt an im Herzen der aufgeklärten Engländer Wurzel zu fassen, mit einem Kostenaufwande an Geld und Menschenkapital aufrecht zu erhalten suchen, der vielleicht nicht im Verhältnisse mit den Vortheilen ist, welche das Land daraus schöpft. Es bangt ihnen vor dem Verluste einer Alleinherrschaft, die jedenfalls den Fortschritt, die materielle Entfaltung aller andern Nationen auf das empfindlichste beeinträchtigt. Wir sehen es nur zu deutlich aus allem, was gegen den Suezkanal vorgebracht worden ist, daß ein Theil der englischen Staatsmänner den Schaden, welcher den andern Nationen widerfährt, nach gutem alten Brauche als einen Gewinn für die eigene Nation betrachtet.

Aber neben den politischen Rücksichten, die wenngleich nicht stichhaltig oder verdammenswerth, aber doch erklärlich sind, dürfen auch andere, dem Unternehmen ungünstige Elemente nicht ungewürdigt bleiben, weil diese im Charakter des englischen Wesens liegen. Die Starrheit, womit der Engländer an dem Gegebenen festhält, die Hartnäckigkeit, womit er jede Neuerung bekämpft, mag auch diesmal auf die Erkenntniß eines Theiles von Palmerston's Anhängern hindernd eingewirkt haben. Sowie man der eigenen Nation gegenüber sich an die alten Zustände klammert, und die Privilegien einer frühern Zeit nur fetzenweise von den Forderungen einer neuen sich entreißen läßt, so steht man auch allem gegenüber, was irgendwie an das Unbekannte streift. Die

Dampfschiffahrt, die Eisenbahnen und vollends der arme Waghorn mit seinem Ueberlandwege, sind von den politischen Leitern jener Zeit noch ganz anders mitgenommen worden als der Suezkanal. Man möchte fast glauben, die Engländer wollen die Lebensfähigkeit einer Sache erst durch solchen Widerstand erproben. Der schlaue Palmerston kennt diese Eigenthümlichkeit seiner Landsleute nur zu gut, und er wußte wohl, was er that, als er den Ingenieur Stephenson als Zeugen gegen die Ausführbarkeit des Unternehmens anrief. Auf die Engländer verfehlte der Ausspruch seine Wirkung nicht, obgleich Stephenson sich aus politischer Parteihingebung für Palmerston in den Augen seiner Fachgenossen in ganz Europa für immer blamirt hat.*) Doch hat das, wie gesagt, auf einen Theil der Parlamentsmitglieder gewirkt und wird auch sonst nicht ohne Einfluß geblieben sein, obgleich die Presse den Gegenstand sofort in sein wahres Licht zu stellen gesucht hat.

Die englische Regierung hat das Aeußerste gethan, weil sie sich im Grunde schwach fühlt, sowol dem eigenen Lande wie dem Auslande gegenüber. Sie weiß, daß sie das Unternehmen nicht hindern kann, und die englischen Rheder und Handelsleute wissen, daß sie niemand abhalten darf, sich dabei zu betheiligen.

Die Gründer, welche die Discussion erschöpft haben und im Interesse ihrer Sache aus dem internationalen Unternehmen keinen diplomatischen Zankapfel machen wollten, versuchen, was allein zu thun übrig gewesen. Sie appellirten an die klingende Theilnahme der ganzen Welt für ein Werk, das der ganzen Welt zum Frommen ins Leben gerufen werden soll.

Nachdem die Ausführbarkeit, die leichte Ausführbarkeit durch die gewissenhaftesten Arbeiten der ersten technischen Notabilitäten von Europa über jeden Zweifel erhoben worden ist; nachdem die Kosten im Verhältnisse zu den Vortheilen, welche der Durchstich des Isthmus gewähren muß, sich als gering herausgestellt haben**); nachdem von allen gelehrten Gesellschaften Europas,

---

*) Vergl. die hierauf bezüglichen Actenstücke im Anhange.

**) In seinem Rapporte, den Hr. Ch. Dupin in der Akademie der Wissenschaften abstattete, sagt derselbe:

„Nachdem alle Pläne einer neuen Durchsicht unterzogen und alle Be-

von der ganzen Presse des gebildeten Erdkreises die materiellen Vortheile wie der unermeßlich moralische Einfluß des Suezkanals gewürdigt worden ist; nachdem die universalsten Sympathien für das Unternehmen sich kund gegeben haben, bleibt,

---

rechnungen revidirt worden waren, fand die internationale Commission, daß für 160 Millionen Arbeiten zu machen seien; da man jedoch die unvorhergesehenen Ausgaben und die bis zum vollständigen Ausbau zu zahlenden Zinsen in Anschlag bringen mußte, so rechnete man 200 Millionen. Könnte nun Europa um diesen Preis, angenommen, derselbe sei genau, den Kanal bauen? Könnte es ihn bauen, wenn er 250, oder wenn er, verdoppelt man den Kostenanschlag, 300 oder 320 Millionen kostete?

„Seit 1830 fühlte Europa das Bedürfniß, neue und schnellere Verbindungswege anzulegen. Welche Opfer hat es dafür bringen können, ohne daß es sich zu Grunde richtete, vielmehr im Gegentheil seinen Reichthum in unglaublicher Weise vermehrte?

„In 28 Jahren hat Europa mehr als 10000 Stunden Eisenbahnen mit allem beweglichen und unbeweglichen Material gebaut und dafür mehr als 15 Milliarden ausgegeben.

„Mit dieser Summe konnte Europa bauen:

75 Suezkanäle zu 200 Millionen.
60 „ „ 250 „
50 „ „ 300 „

So weit in Bezug auf die Möglichkeit, wenn man auch alle nur möglichen Grenzen der Kosten überschritt.

„Gerade die britische Nation sollte weniger auf den Ertrag einer so großen Verbindungsstraße sehen; es müßte genügen, einen Blick auf die Einkünfte ihrer Eisenbahnen zu werfen, auf die sie so stolz ist. Nach den dem Parlamente vorgelegten Rechnungen beläuft sich der durchschnittliche Ertrag dieser Bahnen

für ganz Irland auf 4 pCt.
„ „ Schottland „ $2_{,7}$ „
„ „ England „ $3_{,5}$ „

„Wenn man trotz dieses bescheidenen Ertrags auf die unermeßlichen Reichthümer hinblickt, welche diese Bahnen dem Ackerbau, den Fabriken und dem seit 28 Jahren beinahe verdreifachten Handel verschafft haben: welche Ansicht müßte man da von einem Manne haben, der von Anbeginn an dem unternehmendsten aller Zahlenvölker gesagt hätte:

„«Nehmt euch in Acht! unter euern Füßen öffnet sich ein Abgrund. Nehmt diese verderbliche Erfindung von sogenannten vervollkommneten Straßen nicht an, die eure Kapitalien verschlingen werden. Geht lieber

gerade in gehöriger Würdigung der politischen Gewohnheiten Englands, nichts übrig, als diesen Sympathien zur Bethätigung Gelegenheit zu geben und einfach zur Ausführung des großen Werks zu schreiten.

Wir wenden unsern Blick nach Deutschland und wollen die Interessen befragen, welche von dort aus der Verwirklichung der großen Verkehrsstraße unter die Arme zu greifen die Pflicht und den Beruf haben.

In Oesterreich hat Fürst Metternich vor vielen Jahren den Gedanken an die Ausführung der Verbindung beider Meere gehegt, und von Oesterreich ist auch die praktische Initiative ausgegangen. Von dort aus sind die Vorarbeiten zur Kanalisirung des Isthmus zuerst angeregt worden. Oesterreichs officielle Welt hat seither keine Gelegenheit vorübergehen lassen, ohne ihre Sympathien für den Wasserweg ins Rothe Meer an den Tag zu legen, und der begabte Finanzminister Frhr. von Bruck hat zu verschiedenen malen dem Projecte des Hrn. von Lesseps öffentlich und feierlich die Glückwünsche der österreichischen Monarchie dargebracht. In Oesterreich hat man also die Vortheile, welche der österreichische Handel aus dem Suezkanale schöpfen muß, ebenso wenig verkannt, als die aufgeklärten Politiker und Volkswirthe des Kaiserstaats den günstigen Einfluß übersahen, den das Weltunternehmen auf die Umgestaltung der österreichischen Handelspolitik, auf die noch größere Befestigung und Ausdehnung der Freihandelsprincipien nothwendig haben wird. Die Organe der österreichischen Presse sind ebenso einstimmig wie die französischen in den Hoffnungen, die sie für ihr Land an das Zustandebringen des oceanischen Wegs durch das Mittelmeer knüpfen. Verschie-

---

Schritt um Schritt, nicht allein für eure eignen Personen, sondern auch für die Entwickelung eurer Minen, eurer Fabriken und eures Handels!«

„Eines Tages, wir sind es fest überzeugt, wird nicht allein die gelehrte, sondern auch die gebildete Welt die dem Suezkanal entgegengestellten Hindernisse unerklärlich finden, wie man jetzt schon die Hindernisse unerklärlich finden würde, welche man der großen Eisenbahnrevolution entgegengesetzt hätte."

dene Vorträge haben dem gebildeten Publikum Oesterreichs den unabsehbaren Gewinn, den Mitteleuropa und namentlich der österreichische Ländercomplex aus dem Durchstich der Suezlandenge ziehen muß, zu Gemüthe geführt. Insbesondere hat Frhr. von Czoernig, Sectionschef im Ministerium des Handels, als correspondirendes Mitglied der k. k. Akademie der Wissenschaften in der Sitzung der philosophisch-historischen Abtheilung eine Abhandlung verlesen, welche in und außerhalb Oesterreichs verdiente Beachtung gefunden hat.*)

Der Redner läßt sich, indem er das Unternehmen vom allgemeinen Standpunkte aus behandelt, zugleich in nähere Erörterungen auf die Beziehungen Oesterreichs zur Eröffnung des Suezkanals und zu den daran sich knüpfenden Folgen ein.

Die günstige geographische Lage Oesterreichs für den Handel mit dem Orient wird dem ersten Blicke auf die Landkarte klar. Die große Tiefenfurche, welche, zwischen Persien und Arabien auf der einen, Abyssinien, Nubien und Aegypten auf der andern Seite beginnend, als der Arabische Golf bis Suez zieht, setzt sich, nur scheinbar durch die Erdbrücke unterbrochen, fast in gerader Richtung durch das Mittelländische und Ionische Meer in den Adriatischen Golf fort und bildet jene Wasserstraße, welche am weitesten in den europäischen Continent vordringt. Diese günstige Lage wurde zu allen Zeiten ausgebeutet. Lange vor dem Mittelmeere ist das Adriatische Meer die Wiege des europäischen Handels gewesen; längs seiner Küsten erhoben sich Epidaurus (nächst Ragusa), Naupactus (nicht zu verwechseln mit Lepanto, das ebenso hieß) als die ältesten Handelsempore, Pola und Hadria als die ersten Culturansiedelungen einer in die Mythe reichenden Vorzeit, und die frühzeitig auf diesem Meere eingebürgerte Seeräuberei weist auf den dadurch bedrohten Handel hin, ohne welchen jene kaum bestehen würde. Nachdem die römische Herrschaft den Verkehr mit Indien über Europa ausgebreitet hat, nahm auch die adriatische Küste theil daran. So suchte

*) Ich habe einen ausführlichen Auszug aus diesem Vortrage in der „Kölnischen Zeitung" vom 31. Januar 1858 veröffentlicht.

der indisch-alexandrinische Handel Roms an der Nordspitze des Adriatischen Meeres in der blühenden Ansiedelung Aquileja seine Stätte. Bis dorthin wurden die reichen Erzeugnisse Indiens von Alexandria aus zu Schiffe geführt, dort fand der Austausch mit den edeln Metallen, dem Bernstein und andern Waaren des Nordens statt, der durch wohlunterhaltene Küsten in Verbindung mit diesem wichtigen Handelspunkt bleibt. Nach den Aussagen der gleichzeitigen Schriftsteller fand in Aquileja, der ersten europäischen Fabrik- und Handelsstadt des römischen Reichs, ein reges Handelstreiben, eine Begegnung aller Nationen des Orients und Occidents statt, und häuften sich daselbst solche Reichthümer an, daß diese Handelsblüte die Bewunderung der Zeitgenossen erregte. Fünf Jahrhunderte später trat Venedig die Erbschaft Aquilejas an. Dieses ist seit anderthalb Jahrtausenden zerstört, und keine andere Stätte des Alterthums bildete eine so reiche Fundgrube für die Auffindung von Kostbarkeiten und Schmucksachen; noch heute gibt der hundertfach aufgewühlte Boden Reste jener Schätze wieder, die einst daselbst begraben wurden.

Nach der Zerstörung von Aquileja zog der Handel in die damals friedlich blühende Stadt Ancona, bis er bald darauf in dem aufstrebenden Venedig festen Fuß faßte und zu jener Entfaltung gelangte, wie sie nirgends in der Welt schöner gewesen ist. Die Verbindungen Venedigs überdauerten selbst den Verlust des indischen Handels und verblieben der Stadt, bis nach dem Sturze der Republik Triest als Emporium des levantinischen Handels für das Hinterland an Venedigs Stelle trat. Durch diesen Zweig kam der Handel von Triest in Aufschwung, und derselbe hatte alle Eigenschaften eines Monopols, indem die westlichen Nationen gewohnt waren, die levantiner Erzeugnisse in Triest gegen ihre eigenen Producte einzutauschen, und dieser Hafen sonach zum Vermittelungspunkte eines ausgebreiteten Handels diente.

Später suchen die westlichen Handelsvölker jene Erzeugnisse an der Quelle auf, und Triest verliert einen großen Theil seines Zwischenhandels und dieser verbleibt ihm nur noch für Oesterreich, Deutschland, die Schweiz und einen Theil von Polen und Rußland, ebenso wie Venedig das obere Italien versorgte. Dessen-

ungeachtet bildet der Handel mit der Levante noch immer den blühendsten Zweig des Seeverkehrs von Triest. Dieser Hafen betreibt den sechsten Theil seines gesammten oder den fünften Theil seines auswärtigen Handels in der Richtung nach der Türkei und nach Aegypten. Rechnet man bei dieser Veranschlagung den Verkehr nach den Jonischen Inseln Griechenlands, den Donaufürstenthümern und den russischen Häfen am Schwarzen Meere mit ein, so steigt er auf ein Viertel des Austausches von Triest mit der Fremde.

Die österreichische Schiffahrt findet in der Levante noch größere Thätigkeit als selbst der österreichische Handel. Die Gesammtbewegung der österreichischen Schiffe vertheilt sich zur Hälfte auf die österreichischen Häfen, zum vierten Theile auf die Häfen der Levante und zum vierten Theile auf alle übrigen auswärtigen Häfen; unter diesen findet der bedeutendste Verkehr durch erstere Fahrzeuge statt in Alexandrien, Smyrna, dann Konstantinopel, Korfu, Syra, Durazzo und Skutari.

Die levantinischen Länder liegen für Oesterreich alle im Bereiche der Küstenfahrt, dieser vortrefflichen Schule für die Seefahrt, und kein fremder Schiffer, sagt Frhr. von Czoernig mit patriotischem Stolze, thut es dem österreichischen zuvor an genauer Kenntniß des Adriatischen, Jonischen, östlichen Mittelländischen und Schwarzen Meeres. Er ist mit deren Klippen, Untiefen, Küsten, mit den herrschenden Strömungen vertraut und zeichnet sich überdies durch seinen Muth in der Gefahr und die große Gewandtheit, sich derselben zu entziehen, aus.

Die geographische Lage, die Handelsbeziehungen und die eigenen Gewohnheiten weisen den österreichischen Seefahrer darauf an, die Gewässer, welche die Küsten der Levante bespülen, als seine Heimat zu betrachten. Er thut es, und besteht nicht nur mit den Elementen, sondern auch mit der unermüdlichen Mitbewerbung der griechischen, genuesischen und anderer mittelländischen Seefahrer den wechselvollen Kampf.

Die Vertreter des österreichischen Seehandels verkennen nicht, daß der Verkehr mit den Ländern des fernen Ostens einen reichen Gewinn verheiße, wenn er regelmäßig und mit dauernden Be=

ziehungen betrieben würde. Die triester Börsendeputation entsandte aus diesem Grunde eine Mission nach Arabien, Ostindien, China und dem ostasiatischen Archipel, um die Verhältnisse dieser Länder und der dahin führenden Wege genau zu erforschen. Die Kunde, welche das Ergebniß dieser Reise gewesen, lautete günstig, aber leider war die Regelmäßigkeit des Verkehrs schwer herzustellen und Triest mußte bei dem Umwege über die Südspitze von Afrika gegen alle atlantischen Häfen im Nachtheile bleiben.

Den in Oesterreich überall auf das lebhafteste ausgesprochenen Sympathien für den Seeweg über Suez liegt somit eine richtige Beurtheilung der Sachlage zum Grunde. An der Spitze des Adriatischen Meeres ist Oesterreich durch seine Situation, durch die Geschichte und die gegenwärtige Gestaltung seines Seehandels und seiner Seeschiffahrt vorzugsweise berufen, an dem Verkehre mit der Levante sich zu betheiligen. In dem Verhältniß, als dieser Verkehr infolge der Eröffnung des neuen Seewegs nach den Ländern der Indischen Meere sich erweitert, wird auch Oesterreichs Betheiligung und Gewinn an demselben größer werden. Wenn die Entfernung von Triest und Venedig nicht mehr beträgt als jene von Konstantinopel nach Gibraltar, so treten jene beiden Häfen nothwendig in den großen Kreis der Handelsströmung ein, dessen Mittelpunkt der Lesseps'sche Kanal sein, dessen Umfang vom äußersten Osten bis an das Gestade des Mittelländischen Meeres reichen wird. Und wie der Adriatische Golf am weitesten in das Herz von Mitteleuropa hineinreicht, so werden Triest und Venedig zwei Thore bilden, durch welche der indisch-chinesische Handel seine Wirkungen nach der Schweiz, Deutschland, Ungarn, Polen und einen Theil von Rußland hin erstrecken wird.

Bisher nimmt Triest nur einen beschränkten Antheil an jener Richtung des Welthandels, welche nach der westlichen Hemisphäre geht, und bezüglich welcher es in geographischem Nachtheile gegen England und die Häfen der Nord- und Ostsee steht und seine Verkehrsinformität auch stets behalten wird. Anders verhält es sich zum Osten, und nach der Eröffnung des Suezkanals wird

es einen regelmäßigen und dauernden Antheil am Verkehre mit dem Indischen Ocean an sich reißen und hierdurch erst die Bahnen des Welthandels betreten. Durch das österreichische Hinterland ist ihm sein Handelsgebiet gesichert, und es darf mit Bestimmtheit angenommen werden, daß sein Absatz an indischen Waaren ebenso weit reichen werde, als es gegenwärtig mit den levantinischen Producten dringt.

Wol mag es geschehen, daß bei Ausbildung und Benutzung der durch die Natur gegebenen Verhältnisse sich der Verkehr in Colonialproducten nach den Handelsstädten von Mitteleuropa mehr und mehr nach dem Norden zieht, und daß England und die hanseatischen Städte diesen Handel auch in höherm Maße als gegenwärtig an sich ziehen werden. Triest wird dafür den Vortheil haben, die nordischen Häfen auf directem Wege mit den Erzeugnissen Indiens zu versehen.

Die Verhältnisse sind günstig genug. Oesterreich besitzt schon jetzt die zahlreichste Handelsmarine im Mittelmeere, die Dampfer des Oesterreichischen Lloyd unterhalten Verbindungen mit allen Häfen der Levante, welche seit der Gründung dieser Gesellschaft der Hauptschauplatz ihrer Thätigkeit geblieben ist. Bis zur Vollendung des Suezkanals wird sich das System der verbesserten Communicationen Oesterreichs durch seine Eisenbahnen und die Donaudampfschiffahrt in einer Weise ausgedehnt und vervollkommnet haben, daß die österreichischen Seehäfen in directer und beschleunigter Verbindung nicht nur mit allen fruchtbaren Gebieten des Kaiserreichs, sondern mit allen Handelsplätzen von Mitteleuropa stehen werden. Aber nicht allein Indien und China, wo England stets große Vortheile für sich voraushaben wird, sondern alle andern Länder an den Küsten der indischen Gewässer werden den vereinfachten Handelsbeziehungen des Mittelmeeres zugänglich werden. Schon jetzt reicht der Absatz österreichischer Waaren über Aegypten und Nubien hinaus bis nach Abyssinien.

In seinem obenerwähnten Aufsatze gibt uns Hr. Neimanns einige willkommene Andeutungen über den Absatz österreichischer und deutscher Fabrikate in jenen Ländern.

„Wohlfeilheit der Fabrikate“, sagt er, „ist die erste Forderung,

welche der meist geldarme Araber an den Kaufmann zu stellen pflegt; die Qualität der Waare wird kaum der oberflächlichsten Berücksichtigung unterzogen. Daß eine große Anzahl deutscher Fabrikate an Wohlfeilheit den englischen den Vorsprung abgewonnen hat, ist bekannt.

„Durch die Hände der arabischen Kaufleute haben die Stahl- und Eisenfabrikate Steiermarks, trotz des erschwerenden Landtransports, ihren Weg durch Aegypten bis in die gebirgigen Gegenden Abyssiniens, von den klippenreichen Küstenländern des Hedjas bis in das Innere von Nedjd und von den Buchten Jemens in die Kaffeegebirge gefunden. Aus eigener Anschauung haben wir uns überzeugt, daß die dort gebrauchten Werkzeuge und Messer, Feilen, Ketten, Glocken, Stahl und Eisendraht selten mehr aus andern Fabrikgegenden bezogen werden. In stets zunehmender Menge werden die nürnberger Fabrikate, Spiegel, Holzwaaren, Horndosen etc. an den Gestaden des Rothen Meeres begehrt, und die sogenannten Türkenbecher, Fingans, sind baarem Gelde fast gleich geachtet.

„Die zahlreichen Goldstickereien Mekkas werden ausschließlich mit nürnberger und zerbster Goldfaden gefertigt.

„Im ganzen Orient sind seit Jahrhunderten die Conterien (Glasperlen) Venedigs ein verbreiteter Handelsartikel.

„Böhmische Glaswaaren und Krystalle sind ausschließlich begehrt, und die vermehrte Ausfuhr von Porzellan, Tassen und Geschirren, rohen und feinen, würde, in hinreichender Menge zu Markte gebracht, gar bald die jetzt üblichen, so überaus theuern und häßlichen Kupfer- und Blechgeschirre verdrängt haben. Der Gewinn an Obigem beträgt zur Zeit nahezu an 250 Procent.

„Die halbseidenen Stoffe Wiens und Mailands könnten in ihren Preisen vortheilhaft mit den indischen concurriren.

„Sächsische Baumwollengespinnste, gedruckte Kattune und österreichische Tücher, welche letztere bereits die französischen in Aegypten verdrängt haben, könnten leicht zum Absatze gebracht werden. Wiener Feuerzeuge in ungeheurer Menge befinden sich bereits in der Hand des ärmsten Arabers.

„Die Einfuhr österreichischer Flinten und Pistolen

mit Feuerschlössern würde höchsten Gewinn erzielen, und der Verkauf deutscher Waffen und Säbelklingen nimmt täglich zu und leidet nur durch die ängstlich beschränkenden Mauthbestimmungen der machtlosen türkischen Gouverneure.

„Der Gewinn, welcher bei einem directen Verkaufe en gros an den Gestaden des Rothen Meeres von diesen Artikeln gemacht wird, beträgt 30—150 Procent. Die Ausbeutung der Landesproducte und des Rückhandels bietet bei einiger Kenntniß der Landessprache und der Verhältnisse fast gleiche Erträgnisse.

„Trotz dieser so unverhältnißmäßigen Vortheile haben sich nur in den Häfen von Massaua einige (zwei bis drei) europäische Kaufleute niedergelassen. Mangel an genauer Kenntniß des Handelsverkehrs der betreffenden Hafenstädte, die oben angedeutete Schwierigkeit der Waarenversendung mittels der arabischen Barken, totaler Mangel geregelter Verbindung zur Briefversendung u. s. w. schreckten viele ab, welche etwa Lust oder Mittel hatten, einen Handel zu begründen."

Wenn Oesterreichs für diesen Verkehr besonders geeignete Ruderschiffe nach Massaua und Surkino nach den gegenüberliegenden und wohlgeschützten Häfen von Djeddah, Jander-Loheda und Mokka fahren können, wird sich an jene, mit Producten aller Art gesegneten Küstenländer ein reicher, bisjetzt kaum noch in seinem Anfange bestehender Verkehr bilden. Oesterreich besitzt eine seetüchtige Küstenbevölkerung, unternehmende Rheder, gutes Material zum Schiffbau, und wie schon jetzt der Handel mit der Levante der einzige ist, in welchem die österreichische Ausfuhr zur See Bedeutung gewinnt, so muß der Verkehr mit jenen Gegenden doppelt wohlthätig werden, wenn er die schlummernde Ausfuhr an österreichischen Erzeugnissen weckt und nach jenen Richtungen hinleitet. Die Industrie und die Landwirthschaft werden von diesem Aufschwunge auch nicht unberührt bleiben.

Hr. von Czoernig macht mit Recht für Mitteleuropa, insoweit es im Bereiche der adriatischen Häfen liegt, die Vortheile geltend, die er Oesterreich aus dem neuen Seewege verspricht. Der lebhafte Verkehr muß nothwendig auf die süddeutschen Städte rückwirken, wie sich diese auch von der Auffindung des Weges

um das Cap der guten Hoffnung im Glanze der üppigen Venetia gesonnt haben.

Wir glauben auch mit dem österreichischen Staatsbeamten, daß die norddeutschen Handelsplätze durch diesen Reichthum ebenso wenig verlieren werden, als ein Kaufmann durch die Wohlhabenheit eines Kunden verliert, und es ist blos zu verwundern, daß man das den Leuten erst sagen muß. Die amerikanischen Stapelartikel des norddeutschen Handels werden einen größern Absatz finden als bisher. Wer die Thatsachen, deren Behauptung wir in dieser Schrift versuchen, in ihrem Zusammenhange aufzufassen versteht, der wird die Zukunftsphantasien der österreichischen Handelpolitiker keiner Uebertreibung zeihen. Diese bleiben eher unter der Wahrheit, mit so glänzenden Farben sie ihre Hoffnungen auch schmücken mögen.

Die Oesterreicher lassen sich ferner keine bloße captatio benevolentiae zu Schulden kommen, indem sie Norddeutschland mit in den Kreis der Länder ziehen, deren Verkehr der neue Handelsweg zum Vortheile gereichen muß.

Die „Weser-Zeitung“, deren handelspolitischem Verständnisse man trauen darf, und welche die norddeutschen Interessen gewiß nicht leicht nimmt, glaubt der Eröffnung des Suezkanals ohne Furcht für den norddeutschen Welthandel entgegensehen zu dürfen:

„Es ist natürlich genug, daß die österreichische Hansestadt bisher mit einiger Eifersucht auf die Handelsbeziehungen geblickt hat, welche Hamburg und Bremen mit Hülfe ihrer Eisenbahnverbindungen im Umfange des Kaiserstaats während der letzten Jahre anzuknüpfen im Stande gewesen sind. Die triester Kaufmannschaft erwartet von ihrer neuen Schienenstraße eine ihr günstigere Wendung des Verhältnisses; sie hofft ihre norddeutschen Rivalen aus den von diesen angebauten Gebieten allmählich wieder zu verdrängen. Wir glauben, daß die neue Eisenbahn den Handel Triests außerordentlich heben wird, aber in etwas anderer Weise, als man sich dort denken mag. Das dortige Kapital wird genug zu thun haben, um die vervielfältigten Unternehmungen, welche sich auf der bisherigen

Basis an die Eröffnung der Schienenstraße knüpfen müssen, zu bewältigen. Es wird diese alte Basis weit lohnender finden als die neue, von welcher Hamburgs und Bremens Operationen ausgehen. Man wird sehr bald entdecken, nicht allein, daß der Güteraustausch Oesterreichs sehr wohl mehrere Städte beschäftigen kann, sondern auch, daß die Natur selbst hier zu einer Theilung der Arbeit auffordert. Es gibt gewisse Aufgaben des Handels, welche von der geographischen Lage unzertrennlich sind. Triest schaut nach Süden und Osten; Hamburg und Bremen blicken gen Westen. So wenig die beiden letztgenannten Städte dem Oesterreicher die nämlichen Vortheile zu bieten vermögen, wo es auf den Waarenaustausch mit der Levante ankommt, so wenig kann Triest im atlantischen Verkehre die Wohlfeilheit der norddeutschen Häfen erreichen. Man braucht, um das einzusehen, nur in Rechnung zu ziehen, daß dieser letztere Verkehr wesentlich mit der Auswanderung und mit den transatlantischen Handelsetablissements der Hanseaten, in neuerer Zeit aber nicht minder mit den Dampfschifflinien zusammenhängt, welche die Weser und Elbe mit Amerika verknüpfen.

„Wir sind natürlich weit entfernt, den Triestern den Versuch der Concurrenz mit den Hansestädten auf irgendwelchen Gebieten des Verkehrs verleiden zu wollen! Ein jeder mag seine Kräfte erproben und es dem consumirenden und producirenden Publikum überlassen, dem Sieger den Preis zuzusprechen. Wir verlangen nichts als fair play and no favour. Wir theilen daher auch mit voller Aufrichtigkeit die Festesfreude, welche in diesen Tagen in der adriatischen Schwesterstadt ihre hoffnungsreichen Flaggen entfaltet hat, und wir stimmen von Herzen in das Hoch ein, welches dem prophetischen Trinkspruche des gefeiertsten Triesters, des Frhrn. von Bruck, an dem Saume desjenigen Hafens geantwortet hat, welchem der Suezkanal die Losung einer glänzenden Zukunft ist."

Natürlich! Die Hafenstädte der Nordsee wie der Ostsee — und auch diese müssen doch bei Beurtheilung des Einflusses unsers Unternehmens auf den Handel von Norddeutschland berücksichtigt

werden — sind, wie alle Häfen, geborene Freihändler. Keiner ist so toll, daß er nicht wenigstens selbst ein Freihafen sein wolle. Freihafen aber ist Freihandel für jeden, der nicht gerade aller logischen Consequenz vor den Kopf stoßen oder ein Monopol für sich als die gesundeste Politik für die Welt hinstellen will.

He would depopulate the city and be every man himself. Die Publicisten des genannten Blattes treffen mit den Ansichten aller Verständigen darin überein, in dem Suezkanal eine Consequenz des Freihandelssystems und zugleich die Quelle der gesunden Entfaltung dieser allein gültigen Principien zu erblicken. Der norddeutsche Publicist darf mit Recht sich dem Freudenfeste von Triest anschließen, denn jeder Fortschritt im Einzelnen, wenn er das Product natürlicher Verbesserungen und nicht künstlicher Monopole ist, kommt dem Ganzen zu statten. So ist es auch ausgemacht, daß der nordische Seehandel von der größern Entfaltung des Verkehrs mit dem äußersten Osten profitiren wird. Und warum auch nicht? Wird ihm denn Indien nicht näher gerückt durch den Kanal? Die relativ größere Entfernung der norddeutschen Häfen wird bei dem directen Verkehre mit Indien nicht den Ausschlag geben. Er wird in keinem Falle unbedeutender sein als jetzt, wo er zum Gesammtumschlage der norddeutschen Hafenplätze in so geringem Verhältnisse steht, daß die Ausweise der betreffenden Schiffahrten die Schiffe von und nach ostindischen Häfen nur in der Sammelrubrik des „diversen Ursprungs und Bestimmungsortes" anführen. So weist z. B. die Schiffahrtsliste von Hamburg für 1855 den Einlauf von 4593 Schiffen auf, über 2000 davon sind englische, über 1000 aus verschiedenen deutschen Häfen; dann kommen 875 aus diversen Ländern, unter denen Indien nicht aufgezählt ist, obwol solche figuriren, die nur 55 schicken. Ebenso ist es mit der Ausfuhr.

Harburg, als der Hafen von Hannover, exportirt überwiegend Linnen, sowol Garn als Gewebe. Auch hierfür sind nach den Ausfuhrlisten die Hauptconsumenten die Vereinigten Staaten, Bremen, Lübeck, dann der Zollverein, Holland und Dänemark und die Herzogthümer; von Indien keine Rede.

Die statistischen Tabellen des lübecker Hafens bringen eben=

falls Indien unter den Diversen, obwol selbst so unbedeutende wie Th. 10000 portugiesischen Ursprungs namentlich angeführt sind.

Sämmtliche preußische Häfen mit einem Einlauf von 7582 Schiffen weisen nach: Maximum Einfuhr von England 2365; Ausfuhr eben dahin 2511 Schiffe und gehen herab bis auf 14 nicht specificirten Ursprungs, unter denen der directe Verkehr mit Indien versteckt sein muß.

Der lebendige Kern und die enorm überwiegende Summe des Verkehrs der Nord- und Ostseehäfen in den Beziehungen liegt zu England, den Vereinigten Staaten und dem europäischen Norden.

Was Norddeutschland an seinem vermittelnden Verkehre zwischen Indien und Deutschland durch England etwa nach der Eröffnung des Suezkanals verlieren mag, so viel wird es mindestens gewinnen. Der Verkehr Norddeutschlands mit Australien dagegen wird durch die Wegabkürzung in dem Maße gewinnen, als sich daselbst deutsche Niederlassungen mehren; denn auf den transatlantischen Etablissements beruht ja auch der Handel der norddeutschen Häfen mit Nordamerika, wie die „Weser-Zeitung" in dem angeführten Artikel ganz richtig bemerkt.

Der norddeutsche Publicist hat somit den Kern der Sache berührt, indem er die Handelsaufgabe Triests (und also der österreichischen Länder überhaupt) in der Vertretung des deutschen Verkehrs nach Osten und Süden erblickt und für die norddeutschen Hafenstädte den Verkehr mit dem Westen beansprucht. Der Suezkanal wird die beiderseitige Stellung nur noch schärfer bezeichnen und eine nachhaltigere, weil nach einer bestimmten Richtung hin sich ausbildende Entfaltung der nord- wie der süddeutschen Handelsthätigkeiten bewerkstelligen.

Daß die österreichischen Kapitalien vollauf zu thun haben werden, den neuen Bedingungen des Verkehrs zu entsprechen, ist ebenso wahr und kann gewissen norddeutschen Publicisten, die ihren speciellen Landsleuten ruhiges Dreinsehen anrathen, nicht unbekannt sein.*) Sie werden es ebenso wenig ignoriren, daß

*) In einem seiner im vorhergehenden Abschnitte erwähnten Artikel

Oesterreichs Industrie, trotz aller anerkennenswerthen Fortschritte, doch noch lange nicht auf dem Punkte sein wird, um die specifisch deutsche Fabrikation von der Mitbewerbung auszuschließen. Wie wenig Oesterreich noch seiner industriellen und commerziellen Aufgabe genügt, das geht wol aus dem Betrage seines Verkehrs mit den so günstig gelegenen Donauländern hervor, in dem es sowol England als auch Frankreich gegenüber noch immer bedeutend im Rückstande ist.

Wenn also der Verkehr der norddeutschen Häfen in transatlantischen Waaren in dem zu größerm Wohlstande gelangten Oesterreich und Süddeutschland einen bedarfreichern Kunden gewinnt; wenn den norddeutschen Kapitalien erweiterte Gelegenheiten zu fruchtbarer Anlage in der erhöhten Betriebsamkeit Oesterreichs sich darbieten; wenn die deutsche Industrie einen ausgedehntern Wirkungskreis erhält, so sind das Elemente, die man keineswegs unterschätzen darf.

Man wird ebenso wenig verkennen, daß Deutschland aus politischen Rücksichten alles willkommen heißen muß, was Oesterreich veranlaßt, seinem östlichen Berufe die vorzügliche Thätigkeit zuzuwenden. Wir wollen diesen Punkt hier nicht weiter ausführen, es will uns aber bedünken, daß die berliner Publicisten, welche im angeblich norddeutschen Interesse das Project mit Gleichgültigkeit oder gar mit feindlichem Auge betrachten, diese politische Seite der Frage nicht genug gewürdigt haben.

Es liegt der Aufgabe dieser Schrift ferner, das Interesse näher zu beleuchten, das Holland, das Italien und Spanien an

---

zählt Hr. Hermann Orges die Reihe von Aufgaben auf, die Oesterreich zu erfüllen haben wird, soll es, soll Deutschland den rechten Vortheil aus dem Suezkanale schöpfen, und dabei wird die gesammte deutsche Betriebsamkeit ein ebenso schönes als fruchtbringendes Feld haben. Ganz Oesterreichs disponible Kapitalien würden da nicht ausreichen. Wir sind aber nicht mit dem beredten Publicisten einer Meinung, wenn er verlangt, Triest müsse erst zum Welthafen gemacht werden, noch ehe der Suezkanal zu Stande gekommen ist. Triest wird im Gegentheil niemals zum Welthafen sich ausbilden, solange Hrn. von Lesseps' Kanalproject nicht eine Wirklichkeit geworden ist.

dem Zustandekommen der neuen Wasserstraße haben. Es ist genug vorgebracht worden, was zur Forderung berechtigt, der ganze Continent werde diesmal dem Winke des Dreizacks der heutigen Beherrscherin der Meere nicht gehorchen.

Deutschland hat schon lange genug mit seiner Souveränetät im Reiche des Gedankens — Madame Staël spricht mit einiger Bosheit von der Souveränetät im Reiche der Luft — sich begnügt. Besser als irgendeine Nation weiß die deutsche die moralischen und geistigen Folgen des Suezunternehmens zu würdigen, weil es allen andern an philosophischer Bildung voransteht. Ihr liegen diese Vorzüge mehr am Herzen als den andern, und wir hoffen, es wird dem Suezkanale in den Augen des kosmopolitischen Volkes keinen Eintrag thun, daß es auch seinen Nutzen dabei findet. Wir sind weit entfernt, den deutschen Sympathien für England, für das mächtige und freie Albion, Abbruch thun zu wollen, aber wir wünschten größere Gleichseitigkeit. Die Continentalstaaten sollten es endlich von England selbst gelernt haben, daß die Freundschaft für eine andere Nation nicht auf Kosten der eigenen Interessen gepflegt werden dürfe. Für solche Sentimentalität wissen uns weder die Zeitgenossen, noch weiß uns die Geschichte dafür Dank. In der Donauschiffahrtsangelegenheit hat es Oesterreich noch jüngst auf eine empfindliche Weise erfahren, daß England, sowie es seinen Interessen gilt, sich nicht durch Freundschaftsgefühle bestimmen läßt. Europa hat es ihm gedankt, denn das englische Interesse ist ein allgemeines gewesen, und ebenso würde die ganze gesittete Welt es Deutschland danken, wenn es in der Suezfrage England gegenüber eine ähnliche Handlungsweise beobachtete. Wir sind am wenigsten gewillt, den Continental-, den deutschen Regierungen eine systematische politische Opposition zu empfehlen, allein wir möchten nicht, daß zur Schande unsers Jahrhunderts auf einem andern Felde Deutschland den egoistischen, den Particularinteressen Englands unterthan sei, wie es im vorigen Jahrhundert seine Söhne übers Meer sandte, um für die Herrschaft der Briten über Amerika zu kämpfen.

Die continentalen Regierungen haben übrigens, dank sei es

der günstigen Stimmung der öffentlichen Meinung in England, wie ein französischer Ausdruck sagt, nur noch eine offene Thür einzustoßen. Ja es sind Anzeichen vorhanden, die darauf hindeuten, daß Lord Derby's Regierung der von Lord Palmerston ererbten Widerstandspolitik bereits entsagt habe. Das geht aus vielem hervor, was in London, Paris und Konstantinopel gesagt und geschrieben wird. Die Mitglieder des jetzigen Cabinets würden übrigens blos wieder zu ihren vorministerlichen Ansichten zurückkehren, und das ist auch das Klügste, was sie thun können. In Frankreich gibt sich nämlich für unser Unternehmen eine Theilnahme kund, die dem Geiste dieser Nation Ehre und das längere Widerstreben der englischen Staatsmänner zu einer Unmöglichkeit macht.

Die große Idee tritt unter Auspicien auf das praktische Feld, die dafür bürgen, daß sie nicht wieder körperlos aus der Gegenwart schwindet. Es ist wieder eine große Stunde Weltgeschichte abgelaufen, und eine neue Epoche beginnt, eine neue glorreiche Zeit in der nächsten Zukunft erhebt sich vor unsern ahnungsvollen Blicken. Die Rolle der Menschheit ist eine andere geworden. Da, wo früher vor den Beschwerlichkeiten eines unterbrochenen, zerstückelten Verkehrs, vor den Bedrückungen der Mamluken, der Habsucht der Araber, den selbstischen Monopolsgelüsten der Venetianer der Welthandel zurückgewichen war, den Weg nach den Zauberländern des Orients im weiten Bogen um Afrikas Südspitze nehmend, da stehen wir heute wieder, gleichsam zurückgekommen von einer langen Irrfahrt, erwacht aus Jahrhunderte dauerndem Wahne. Der menschliche Unternehmungsgeist hat endlich wieder das geheimnißvolle Wort gefunden, das den bösen Zauber löst, die Wissenschaft, die Kunst sprechen es aus. Der schmale Riegel wird mit einem mächtigen Stoße gesprengt, und in einem Nu fällt der Schwerpunkt des Völkerverkehrs in seine natürliche Achse zurück. Der gewaltige Strom des Welthandels rauscht wieder in dem alten verödeten Bette und ergießt sich über die unermeßlichen Räume, wo 600 Millionen Menschen seiner befruchtenden Fluten harren. So stürzt er weiter in ununterbrochenem Falle, so lange bis nur ein Niveau der Bildung und des Wissens auf dem Erdreiche vorhanden ist.

Anhang.

Polemik zwischen Stephenson, Kapitän Spratt, Mac Clean, Manby, Negrelli, Conrad und Paleocapa über den Suezkanal.

Die in der Unterhausdebatte vom 1. Juni abgegebene feindselige Erklärung des bekannten englischen Ingenieurs Stephenson hat folgende an den Redacteur der „Oesterreichischen Zeitung" gerichtete Antwort veranlaßt:

Herr Redacteur!

In der Sitzung des englischen Unterhauses vom 1. Juni hat Hr. R. Stephenson sich rücksichtlich der Ausführbarkeit des Suezkanals in einer Weise geäußert, als ob die im Jahre 1847 aus einem Franzosen, einem Oesterreicher und ihm bestehende Commission die Unausführbarkeit dieses Projects constatirt habe; er sagte nämlich in der Beantwortung einer Interpellation des Hrn. Roebuck:

„Das ehrenwerthe und geehrte Mitglied hat mancherlei Autoritäten zu Gunsten der Ausführbarkeit des Projects angeführt; aber er hat die Meinung der drei Gentlemen außer Acht gelassen, welche den Gegenstand zuerst im Jahre 1847 untersuchten. Der eine war ein Oesterreicher, der andere von Paris, und der dritte war ich selbst. Sie untersuchten die physikalischen Gestalten des Landes und zogen den Gegenstand in sehr sorgfältige Erwägung, ihre Beobachtung auf die irrige Voraussetzung basirend, daß es möglich sein würde, zwischen dem Rothen und dem Mittelländischen Meere einen Bosporus herzustellen, sowie er von Natur zwischen dem Schwarzen und dem Mittelländischen Meere besteht. Sie gingen von der Voraussetzung der französischen Erhebung aus, wonach eine Höhendifferenz von 30 Fuß zwischen beiden Meeren bestehen sollte, wonach wirklich ein fortwährender Strom erzeugt werden könnte. Aber es zeigte sich bald, daß die Höhendifferenz

ganz unbedeutend sei und keine Strömung herbeigeführt werden könne. Hr. Roebuck hat sich daher eine unrichtige Anwendung der Worte zu Schulden kommen lassen, wenn er stets von einem Kanal sprach; denn wäre dieses Bett gegraben und das Wasser eingelassen, so wäre es kein Kanal, sondern eine Gosse."

Schon im vorigen Jahre hielt ich mich für berufen, die öffentlich vorgebrachte Aeußerung meines ehrenwerthen Freundes, insoweit sie den österreichischen Ingenieur betraf, zu berichtigen.

Allein Hr. Paleocapa war mir zuvorgekommen, und seine Widerlegung der von Hrn. Stephenson vorgebrachten Behauptungen war so schlagend, daß ich, wie alle andern Mitglieder der internationalen Commission, mich begnügte, derselben beizutreten, und auf eine technisch begründete Replik meines ehrenwerthen Freundes von England gefaßt war.

Zur nicht geringen Verwunderung aller jener, welche der Suezkanal-Angelegenheit mit dem Interesse folgen, das ein solch großes, wichtiges und gemeinnütziges Unternehmen erweckte und wach erhält, ist diese Replik des ehrenwerthen Unterhausmitglieds nicht erfolgt. Vielmehr hat Hr. Stephenson in der Sitzung des Parlaments vom 1. d. M. seine früheren Behauptungen blos wiederholt. Es dürfte daher im Interesse der Wahrheit liegen, den historischen Verlauf der Thatsachen wahrheitsgetreu darzustellen, und Hr. Stephenson selbst wird mir es Dank wissen, wenn ich seinem Gedächtnisse zu Hülfe komme. Ich erlaube mir daher, ihn daran zu erinnern, daß zwischen uns (einem Oesterreicher, Negrelli, einem Franzosen, Talabot, und einem Engländer, Stephenson) weder im Jahre 1847 noch später ein Meinungsaustausch in der Suezkanal-Angelegenheit stattfand. Das einzige mal, wo ich mit Hrn. Stephenson in dieser Angelegenheit verkehrte, war im Jahre 1846 zu Paris, wo am 30. November ein Vertrag abgeschlossen wurde, worin festgesetzt ward, daß ich behufs der Durchstechung der Landenge von Suez die Untersuchung des Golfs von Pelusium und die Aufnahme des Litorale von Tineh, mein Freund Talabot die Aufnahme und das Nivellement der Landenge und Hr. Stephenson die Untersuchung und die Aufnahme des Golfs von Suez zu besorgen hätte. Auch noch verschiedene andere Stipulationen sind in diesem Vertrage enthalten, die Hr. Stephenson angenommen hatte. Damals schien also Hr. Stephenson Glauben an die Zweckmäßigkeit und Rentabilität des Kanals gehabt und die Idee der Durchstechung der Landenge von Suez für keine *absurde* gehalten zu haben. *Ob der Kanal 30 Fuß Gefälle habe oder nicht, ändert an der Sache nichts. Ich für meinen Theil halte einen horizontalen Kanal vortheilhafter für die Schiffahrt, als einen Kanal mit Gefälle*, und finde, daß an allen Kanälen, wo ein Gefälle vorkommt, Schleusen angelegt werden müssen, um dasselbe zu brechen. Ich halte es demnach *für ein Glück, daß zwischen beiden Meeren kein*

Unterschied in der Höhenlage vorwaltet, was die Ausführung eines ungehemmten freien Schiffahrtskanals wesentlich begünstigt.

Hr. Talabot und ich haben in der That im Jahre 1847 eigene Ingenieurabtheilungen nach Aegypten geschickt und die gepflogenen Erhebungen mittels specieller Berichte dem Comité in Paris eingesandt. Hr. Stephenson hat niemand nach Aegypten geschickt, sondern begnügte sich für seinen Theil, einige gedruckte geographische Karten des Rothen Meeres ohne weitere Erinnerungen einzusenden.

Es war ferner festgestellt, daß ein Urtheil über die von dem österreichischen und dem französischen Ingenieur gepflogenen Erhebungen erst dann gefällt werden sollte, wenn die leitenden Oberingenieure Negrelli, Talabot, Stephenson dieselben an Ort und Stelle mit dem Terrain verglichen und mit ihren eigenen Erfahrungen in Einklang gebracht hätten.

In der That einigten wir uns auch im Januar 1848 dahin, daß wir zu Ende März zusammen nach Aegypten reisen und erst dort eines weitern berathen würden. Die Anstalten zur Reise dahin wurden auch bereits getroffen; allein die Februarereignisse traten dazwischen, die Reise unterblieb, und eine weitere spätere Berathung der drei Ingenieure hat nicht stattgefunden. Wol trafen sie im August 1855 in Paris nochmals zusammen, allein es wurde dabei über die Art der Ausführbarkeit des Kanals kein Wort gewechselt.

Indessen hat Hr. Bourdalone, Chef der französischen Ingenieurbrigade, die Erhebungen dieser Brigade durch den Druck veröffentlicht, und da diese Erhebungen an jene der österreichischen Ingenieurbrigade anknüpften, so konnte jeder, den die Sache anging, den eigenen Plan über die Verwirklichung des großen Projects sich entwerfen und vorbereiten.

Hr. Stephenson ist zwar seinerseits, aber ohne mit seinen Collegen Rücksprache zu pflegen und nicht des Suezkanals wegen, nach Aegypten gereist, sondern in der Absicht, mit der dortigen Regierung bezüglich der Ausführung einer Eisenbahn von Alexandria nach Suez in Unterhandlung zu treten. Bei dieser Gelegenheit mag Hr. Stephenson die Wüste zwischen Kairo und Suez bereist und somit nur den Theil des Isthmus gesehen haben, welcher unmittelbar mit Suez zusammenhängt. Unser ehrenwerther Freund behauptet zwar, daß er den ganzen Isthmus zwischen beiden Meeren wirklich zu Fuß durchwandert habe. In Aegypten aber, wo die Vorbereitungen zu einer Reise in der Wüste immer auffallen, will niemand von einer solchen Reise des Hrn. Stephenson etwas wissen, und die letzte Aeußerung des Hrn. Stephenson im Parlament, wonach nicht weniger als 80 englische Meilen durchzugraben wären, bestätigt die dort feststehende Meinung, daß Hr. Stephenson den eigentlichen Isthmus nicht bereist und nicht gesehen hat. Denn in einem solchen Falle hätte er auch die tiefer liegenden Becken des Bitter- und des Timsahsees gesehen, welche nicht durchzugra-

ben sind, und welche eine ziemliche Zahl englischer Meilen in ihrer Länge messen und die Ausführbarkeit des Kanals erleichtern.

Die Ingenieure des Vicekönigs von Aegypten hatten an den Nivellements der französischen Brigade theilgenommen und waren im Besitze der bezüglichen Erhebungen. Sie haben das Nivellement des Isthmus im Jahre 1853 nochmals vorgenommen, und das gleiche Resultat wurde erzielt. Sie entwarfen darauf ein Project zur Durchstechung der Landenge, und die Concession zur Durchführung desselben wurde vom Vicekönige im Jahre 1854 Hrn. von Lesseps verliehen.

Seinerseits hatte Hr. Talabot ein Project veröffentlicht, wonach er, auf die directe maritime Verbindung der beiden Meere verzichtend, die Wüste von Suez bis zum Timsahsee mit einem Kanal durchgraben, dann aber links durch das Thal Tumilat wendend und den Nil durchkreuzend den Kanal quer durch das Nildelta nach Alexandria führen würde.

Ich fand meinerseits das Resultat der gepflogenen Erhebungen für die directe maritime Verbindung als sehr günstig, weil zufolge der gleichen Höhenlage der beiden Meere die Herstellung von Schleusen entbehrlich wurde. Doch hielt ich mit meiner Ansicht zurück, bis ich durch eigene Anschauung und Prüfung des Terrains und der angeordneten Terrainbohrungen meine Voraussicht bestätigt finden würde.

Durch die mit der internationalen Commission im December 1855 gepflogene Untersuchung an Ort und Stelle habe ich die Ueberzeugung von der leichten Ausführbarkeit der Kanaldurchgrabung, sowie der Anlage sicherer Einfahrten und Häfen an beiden Meeren, und eines bequemen, sichern Hafens am Timsahsee gewonnen — und kaum war die Untersuchung der Wüste und der beiden Golfe beendet, als ich mich, in den erworbenen langjährigen Erfahrungen durch die neuen Erhebungen bestärkt, noch im Golfe von Pelusium für die directe maritime Verbindung der beiden Meere mittels eines freien Kanals durch den Isthmus entschieden aussprach.

Ich theile die Meinung meines ehrenwerthen Freundes in England nicht, daß der durch die Landenge zu grabende Kanal wegen Mangels an Strömung — eine Pfütze werde.

Die großen Bassins des Bitter- und des Timsahsees werden sehr ansehnliche Wasserflächen bilden, welche die gleiche Bewegung des Wassers wie jeder Binnensee erhalten werden. Die Verschiedenheit von Ebbe und Flut, welche an den durch den Kanal zu verbindenden Meeren stattfindet, wird dem Kanal das gleiche Leben, als die Meere selbst haben, mittheilen. Der Kanal kann nur als die Fortsetzung der beiden Meere angesehen werden, welche ihr Wasser in obigen zwei Seebecken vermischen. Mein ehrenwerther Freund möge aus den Fenstern des Parlaments, wo er so eigenthümliche hydraulische Kenntnisse entfaltete, wahrnehmen, wie zur Zeit der Flut die Themse bis weit über Windsor hinauf zurückgestaut und von der Meeres-

ſtut belebt wird. Und doch iſt Windſor manche Meile von der See entfernt — und ihr Einfluß landeinwärts findet regelmäßig ſtatt, wie der Einfluß des Rothen und des Mittelländiſchen Meeres in den Suezkanal regelmäßig belebend eintreten wird. Das Kanalwaſſer wird kommen und gehen, und wieder kommen, kurz, alle Bewegungen des Meerwaſſers mitmachen. Denn der Kanal wird, wie geſagt, nur die Fortſetzung der beiden Meere bis zu ihrem Vereinigungspunkt im Becken des Bitterſees bilden, und wird von denſelben beſtändig alimentirt ſein. — Dieſes Meeresleben findet an allen mit dem Meere in Verbindung ſtehenden Lagunen und Kanälen ſtatt. So auch am See Menzaleh, welcher vom Mittelländiſchen Meere alimentirt iſt und belebt wird, und welcher manche Meile ſich landeinwärts erſtreckt, ohne zu einer Pfütze zu werden.

Mein ehrenwerther Freund wird ſomit einſehen, daß er an dem „Oeſterreicher" zur Kräftigung ſeiner Anſchauung keine Stütze findet, und daß dieſer feſt an geſchichtlichen Daten und an ſeiner, zufolge ernſter Prüfung geſchöpften Ueberzeugung hält, daß nämlich die Durchſtechung der Landenge von Suez behufs der Anlegung eines maritimen Kanals zur Verbindung des Rothen mit dem Mittelländiſchen Meere aus dem techniſchen Geſichtspunkte eine leicht ausführbare iſt.

Wien, den 10. Juni 1858.

Negrelli, Ingenieur.

Antwort des Hrn. Stephenſon an Hrn. von Negrelli.

(Der Brief iſt ebenfalls an den Herausgeber der „Oeſterreichiſchen Zeitung" gerichtet.)

Mein Herr!

Die Oeſterreichiſche Zeitung vom 18. Juni hat einen Brief veröffentlicht, der „Ritter von Negrelli, Ingenieur", unterzeichnet iſt und ſich auf die Rede bezieht, welche ich gelegentlich der Debatten über den Suezkanal am 1. Juni im Unterhauſe gehalten habe.

Während langer Zeit glaubte ich, aus Gründen der perſönlichen Würde und des Anſtandes, von verſchiedenen anonymen und andern Schriften über dieſen Gegenſtand keine Notiz nehmen zu müſſen. Jedoch dem Briefe des Hrn. Negrelli gegenüber, mit dem ich gemeinſam die erſten Nachforſchungen über die Möglichkeit eines Durchſtichs der Landenge angeſtellt habe, und der, in Zweifel ziehend, was ich im Parlamente geſagt, zum erſten male ſeine Nichtübereinſtimmung mit mir über die von mir angeführten Thatſachen und die von mir daraus gezogenen Folgerungen erklärt, ſehe ich mich zu einer förmlichen Erklärung über die Thatſachen und die Verhältniſſe genöthigt, auf welche ſich meine Anſicht ſtützt.

Ich wurde im Jahre 1846 von meinem Freunde, Hrn. Talabot, einem der ausgezeichnetsten Ingenieure Frankreichs, eingeladen, mit ihm Untersuchungen über die Möglichkeit eines Seekanals über die Landenge von Suez anzustellen. Das Project war ihm von Linant-Bei, einem französischen Ingenieur, der lange sich in Aegypten aufgehalten hatte, gemacht. Die Angaben, welche Linant-Bei gemacht, waren so beachtenswerth, daß sie mich bewogen, theil an der Sache zu nehmen, und da Hr. von Negrelli gleichfalls seine Mitwirkung versprochen hatte, so schlossen wir einen förmlichen Vertrag ab, dem zufolge wir die Kosten und Arbeiten einer Voruntersuchung gemeinsam zu tragen hätten.

Der Bau eines Kanals über die Landenge von Suez schließt zwei Arten von Arbeiten in sich ein: 1) den Bau und Unterhalt des Kanals selbst; 2) den Bau und Unterhalt der Häfen und Mündungen des Kanals an beiden Meeren. Man hat allgemein geglaubt, daß der alte Kanal, dessen Ueberreste bei Suez noch sichtbar sind, weder durch das Wasser des Rothen noch des Mittelländischen Meeres, sondern durch Nilwasser, das von Kairo kam, genährt wurde. Die Geschichte hat gesagt, daß Alexander der Große bei der Gründung von Alexandria durch Berücksichtigung des Umstandes hierzu bewogen wurde, daß längs der Ostküste eine beinahe ununterbrochene Strömung von Westen nach Osten besteht, welche alle Ausschwemmungen des Nils in die Bai von Pelusium führt, und deshalb die Unterhaltung eines tiefen Hafens in dieser Bai ebenso schwierig macht als an der Mündung der Donau oder der Rhone. Auf der andern Seite hob Linant-Bei hervor, daß die französischen Ingenieure unter Hrn. Lepère in hinreichender Weise eine Niveaudifferenz von 9 Meter 90 Centim. zwischen beiden Meeren nachgewiesen hätten. Unter diesen Umständen ist es ersichtlich, daß nichts leichter erscheinen mußte, als einen Kanal zu eröffnen und vom Rothen zum Mittelländischen Meere eine hinlänglich starke Strömung darzustellen, um jeder Versandung des Kanals oder des Hafens vorzubeugen.

In der unbedingten Ueberzeugung des Vorhandenseins dieser Niveaudifferenz gingen Hr. Talabot und ich an die Arbeit, und da Hr. von Negrelli ohne die Einladung des Hrn. Talabot nicht daran theilgenommen haben würde, so ist es ersichtlich, daß er gleichfalls unter dem Einflusse derselben Anschauung stand. Dieses geht auch noch aus dem Umstande hervor, daß unser erster Schritt der war, diese unter der Autorität des Hrn. Lepère angenommene Niveaudifferenz zu verificiren. Eine Abtheilung von Ingenieuren wurde unter der Leitung des Hrn. Talabot zur Vornahme der Nivellirungen nach Aegypten geschickt, und im Jahre 1847 zeigte Hr. Bourdaloue, der Führer dieser Expedition, an, daß Hr. Lepère sich geirrt habe, daß keine Niveaudifferenz bestehe, und daß es demgemäß unmöglich sei, einen Kanal, der durch das Wasser des Rothen oder Mittelländischen Meeres ge-

reinigt werden könne, darzustellen, um so weniger, da beide Meere beinahe ganz ohne Ebbe und Flut seien.

Mit Hülfe dieser Angaben und der erlangten Nivellirungen verfaßte Hr. Talabot einen Bericht, der vom historischen, wissenschaftlichen und technischen Standpunkte aus das klarste und logischste Document ist, welches je über diesen Gegenstand erschienen ist. Nachdem er die Consequenzen des gleichen Niveau und die Wirkung der Küstenströmung dargestellt, folgert er, daß der Unterhalt eines Kanals und einer Einfahrt in der Bai von Pelusium, östlich vom Delta, „ein unübersteigliches Hinderniß" ist, und legt ferner dar, daß, selbst vorausgesetzt, es bestehe in dieser Bai eine Einfahrt, die während neun Monate herrschenden Nordwinde das sichere Ein- und Auslaufen der Schiffe verwehrten, wenn sie sich nicht in einem Sicherheitshafen vor den Windstößen bergen könnten. Nachdem er die Schwierigkeiten einer solchen Arbeit berührt, fährt Hr. Talabot fort: „Ich bin überzeugt, daß, um in der Bai von Tineh eine sichere Rhede und ein günstig gelegenes Fahrwasser anzulegen, man ebenso viel Geld als für den ganzen Kanal über Alexandria ausgeben müßte, und dann nur, um eine Durchfahrt, die von ungewissem Erfolge oder doch sicherlich unbrauchbar ist, zu erlangen." Hr. Talabot gelangte schließlich zu der Aufstellung, daß jedes Project eines in die Bai von Tineh mündenden Kanals ausgeschlossen werden müsse.

In vollkommener Uebereinstimmung mit ihm und der Ansicht, daß, da die Voraussetzungen, auf welche das Project begründet war, als vollständig falsch befunden waren, dasselbe aufgegeben werden müsse, bezahlte ich meinen Antheil an den gemachten Unkosten (ein Drittel von etwa 4500 Pf. St.), und jede Correspondenz über diese Sache war hiermit abgethan. Einige Jahre später, im Monat August 1855, hatte ich das Vergnügen, während der Ausstellung Hrn. Talabot und Hrn. Negrelli in Paris zu treffen, aber das Kanalproject war damals so vollständig aufgegeben, daß, wie Hr. Negrelli in seinem Briefe sagt, kein Wort hierüber zwischen uns gewechselt wurde.

Sie gestatten mir jetzt wol, einen persönlichen Umstand hervorzuheben, dem Hr. Negrelli ein großes Gewicht beigelegt hat. Von den Arbeiten eines sehr schweren Jahres ermüdet, suchte ich im Herbste 1850 Gesundheit und Erholung auf einer Reise durch das Mittelmeer an Bord meiner Jacht. In Alexandria angekommen, beschloß ich, selbst die Gegend zu untersuchen, in der ich vier Jahre früher ein so hohes Interesse verfolgte. Von Kairo auf dem gewöhnlichen Wege nach Suez abgereist und einen Theil des Wegs von Kapitän Lindquist, damals Agenten der Peninsular and Oriental Company, begleitet, begab ich mich von dort nach Norden in die Wüste; ich besuchte die Bitterseen, verweilte zwei Tage am Timsahsee und setzte auf der Höhe meinen Weg nach dem Ballahsee weiter fort, zu Fuß rei-

send, weil es in der That schwer ist, einen großen Theil der Wüste anders zu passiren. Von diesem Höhepunkte aus konnte ich die Gegend nach dem Menzalehsee überschauen, die während des hohen Nilstandes zum Sumpfe wird, der sich längs der Küste und weit in die Wüste hineinerstreckt. Gegen Westen zurückgekehrt, kam ich ins Aladje-Tumilat, nach Sababiar, und dem Bett des alten Kanals folgend, wandte ich mich gegen Bulbeis und die Trümmer des alten Bubaste, besuchte den Höhenzug im Norden und kehrte von da nach Kairo zurück. Ich habe im ganzen 15—16 Tage in dieser Gegend zugebracht, und alles, was ich gesehen und beobachtet habe, hat meine Ueberzeugung in Betreff des Kanals und der Schlußfolgerungen des Talabot'schen Berichts bestärkt. Nach meiner Rückkehr nach England stattete ich am 20. Mai 1851, gelegentlich einer Discussion über eine in der Institution der Civilingenieure verlesene Denkschrift, Bericht über meine Expedition ab und sprach mich öffentlich dahin aus, daß, nach meiner gewonnenen Ansicht, es unmöglich sei, einen Durchschnitt auf gleicher Meereshöhe ohne irgendeine Strömung zu unterhalten, und daß das Project aufgegeben sei.

Man wird einen Bericht über meine Rede in den „Minutes of the proceedings of the Institution of civil Engineers", X, 10—13, finden, ein Werk, daß Hr. von Negrelli sich in den öffentlichen Bibliotheken von Wien verschaffen kann. Die Einzelheiten meiner, wenngleich ohne alle Großthuerei unternommenen Expedition sind in England ebenso bekannt wie in Aegypten. Ich bin also erstaunt über diese sozusagen kecke Zuversichtlichkeit (audacious assurance), mit welcher Hr. von Negrelli in seinem Briefe behauptet, erstens, ich sei niemals an Ort und Stelle gewesen, und zweitens, wenn ich dort gewesen sei, habe ich nur den Theil der Landenge um Suez sehen können. „Unser ehrenwerther Freund", schreibt er, „behauptet, zu Fuß den ganzen Isthmus zwischen beiden Meeren bereist zu haben; aber in Aegypten, wo die Reisezurüstungen für die Wüste immer Aufmerksamkeit erregen, hat niemand von der Reise des Hrn. Stephensen reden hören." Ich erlaube mir, Hrn. von Negrelli zu sagen, daß das Ehrgefühl, welches in England herrscht, uns nicht gestattet, an dem Worte eines Gentleman zu zweifeln, wenn keine Gründe es verdächtig machen, und daß, wenn er ohne Grund behauptet, ich sei gemein genug gewesen, vor der Institution, deren Präsident ich war, und sieben Jahre später im Unterhause solch fälschlich erfundene Dinge, ohne irgendeinen Zweck, zu sagen, er mir ein „seinem ehrenwerthen Freunde" vollständig unbekanntes Benehmen zuschreibt.

Es findet sich nun ganz außerordentlicherweise, daß meine Reise von 1850 in diese Gegend nicht meine einzige war. Im Jahre 1851 wurde meine Jacht mit allen Proben (specimens) und Gegenständen, die ich von den Bitterseen, dem Timsahsee und den nördlichen Höhen zurückgebracht, in Cowes von dem Feuer verzehrt. Da ich im Winter 1854 mich in Kairo

befand, so bekam ich den Wunsch, diese Gegenstände zu ersetzen, und reiste nach diesen Orten ab, unter Bedeckung eines Kawassen Sr. königlichen Hoheit des Vicekönigs und bis zu den Bitterseen begleitet von Hrn. Ayrton, einem in Kairo ansässigen Engländer. Bei dieser Gelegenheit verfolgte ich mit geringer Abweichung denselben Weg, untersuchte aufs neue die physische Gestaltung des Bodens, nur aufs neue mich in meiner Ansicht über den Talabot'schen Bericht bestärkend. Alles, was Hr. Talabot angegeben, habe ich gesehen, und selbst urtheilend habe ich mit seinem Berichte und seinen Karten in der Hand mich von der Richtigkeit seiner Ansichten überzeugt in allem, was Bezug auf einen directen Kanal über die Landenge von Suez hat.

Es war, glaube ich, nach dieser Expedition, daß gewisse Herren mich in London aufsuchten und mir vorschlugen, das Project eines Suezkanals wieder aufzunehmen. Sie hatten mir keine neue Thatsache mitzutheilen, und in allem, was sie mir sagten, fand ich nichts, was mir Vertrauen einflößen oder meine Ansicht über den Bericht des Hrn. Talabot und die Natur des Vorhabens ändern konnte. Bei dem Eingehen auf die Menge von Planen, welche mir von Zeit zu Zeit vorgelegt werden, habe ich mich immer geweigert, meinen Namen irgendeinem derselben beizufügen, wenn es sich um Subscriptionen meiner Landsleute für Projecte handelt, deren guten Erfolg ich nicht voraussehe. Nach diesem Grundsatze und in der Ueberzeugung, daß das Project des Suezkanals auf solcher Grundlage kein gutes Unternehmen sei, weigerte ich mich, Antheil daran zu nehmen. Ich theilte diesen Entschluß den Begründern in höflicher und verbindlicher Form mit. Ich weiß nicht, warum mein Widerstreben sie so sehr verletzt hat; aber einige Jahre später wurde ich von diesen Herren in ihren bezahlten Organen mit wöchentlich sich wiederholenden Angriffen verfolgt, die sich ebenso sehr gegen meinen Charakter als meine professionelle Stellung richteten. Wie gesagt, hielt ich es unter meiner Würde, davon Kenntniß zu nehmen, da ich wußte, von wo dieselben ausgingen; in der That verdienten sie auch keine Aufmerksamkeit. Wenigstens werden sie nie die meinige auf sich ziehen, und nur, wenn ich einen ehemaligen Collegen mit meinen Gegnern verbündet sehe, scheint es mir nöthig, seine falschen Behauptungen zu widerlegen.

Hr. von Negrelli sagt in seinem Briefe: „Ich für meinen Theil betrachte die Ergebnisse der Nivellirung des Hrn. Talabot als der directen Verbindung der beiden Meere günstig, welche auf demselben Niveau sich befinden, nicht den Bau von Schleusen nothwendig machen. Indessen" — so fährt er fort — „wartete ich ab, bis meine Ideen ihre Bekräftigung fanden", was erst nach dem Monate December 1855 geschah, wo Hr. von Negrelli erklärte, daß er sich selbst zu Gunsten einer directen Verbindung der zwei Meere durch einen offenen Kanal aussprach. Hr. von Negrelli ist vollkommen berechtigt, seine Meinung zu haben; ich bedaure nur, daß er nicht zugeben will, daß auch ich Gründe habe, die meinige zu besitzen. Aber

abgesehen von jeder Meinung, kann ich mich der Bemerkung nicht enthalten, daß die unablässigen Bemühungen des Hrn. von Negrelli, die Zeit festzustellen, während welcher er wartete, um sich auszusprechen, bis dahin, wo er sich aussprach, sehr merkwürdig sind. Von dem Ende der Untersuchungen des Hrn. Talabot vom Januar 1847 bis zum Monat December 1855 (d. h. eigentlich Januar 1856), während neun langer Jahre, wartet Hr. von Negrelli, um seine Ansicht zu erklären. Während dieser ganzen Zeit und selbst bis zum Augenblick, wo er Ihnen seinen Brief schrieb, gestattet er seinen alten Collegen und der Welt überhaupt, zu glauben, daß er den Bericht des Hrn. Talabot billige, und daß er, in Uebereinstimmung mit diesem und mir, auf das fragliche Project verzichtet habe.

Selbst als wir uns in Paris trafen, August 1855, am Vorabende seines „Pronunciamento", theilte er weder Hrn. Talabot noch mir die Zweifel oder den Vorbehalt mit, den er sich mache, um seine Meinung festzustellen. Erst nach dem Monat December 1855 konnten seine Ansichten sich feststellen, und auch erst nach dem Monat December 1855 nahm die Gesellschaft, der Hr. von Negrelli seitdem offen seinen Namen und seine Autorität geliehen hat, einen commerziellen Anstrich.

Aber Hr. von Negrelli, ich wiederhole es, hat gute Gründe, um eine eigene Meinung zu haben, wenn er nur zugeben wollte, daß ich auch die meinige haben dürfe.

„Ich theile nicht", sagte er, „die Meinung meines ehrenwerthen Freundes in England, daß der Kanal aus Mangel an hinreichender Nivellirung ein sumpfiger Graben werde. Der Kanal kann nur als Fortsetzung der beiden Meere betrachtet werden, welche ihre Wasser in den beiden Becken vermischen. Möge mein ehrenwerther Freund aus den Fenstern des Parlaments, wo er so sonderbare hydraulische Kenntnisse entwickelt hat, Beobachtungen anstellen, und er wird sehen, daß die Rückströmung der Themse bis über Windsor hinaus durch die Flut und die dem Flusse mitgetheilte Agitation verursacht wird: obgleich Windsor einige Meilen vom Meere entfernt ist, macht sich der Einfluß von Ebbe und Flut auf die innern Gewässer doch mit Regelmäßigkeit geltend. Ebenso werden die Gewässer der beiden Meere jene des Kanals nöthigen, an ihren Bewegungen theilzunehmen."

Wenn mein ehrenwerther Freund sich auf die Wälle der Stadt stellt, in Betreff welcher er so „eigenthümliche hydraulische Kenntnisse entwickelt", so wird er zu seinen Füßen in einem ganzen flutlosen Strome nichts von dem sehen, was nach seiner Ansicht in der Themse vorgehen soll; er wird wahrscheinlich seine Behauptung erklären, die freilich so weit als nur möglich von der Wahrheit entfernt ist; denn anzunehmen, daß irgendeine Analogie zwischen dem an der Mündung 300 Fuß breiten Suezkanale in einem ganz flutlosen Meere und zwischen der Themse, die bei Nore 9 Mei-

len breit ist und eine Flut von 16—20 Fuß hat, bestehe, das heißt wirklich, um mich eines Lieblingsausdrucks des Hrn. von Negrelli zu bedienen, nur die Anmaßung haben, hydraulische Kenntnisse zu besitzen.

Wenn mein ehrenwerther Freund sich in der Vergleichung irrt, so ist er nicht glücklicher in seiner speciellen Auseinandersetzung. Wenn Hr. von Negrelli ohne irgendeinen anscheinenden Grund meine Reise nach Suez in Zweifel zieht, so zweifle ich nicht ohne Grund daran, daß er je in Windsor gewesen ist. Oder wenn er dort gewesen ist, wie er sagen zu wollen scheint, so ist er oberhalb des Fensters, wo ich so eigenthümliche hydraulische Kenntnisse entwickelt habe, hinaufgefahren, um das königliche Schloß von Windsor zu besuchen, von wo er Ebbe und Flut der Themse gesehen hat. Er erlaubt mir wol die Bemerkung, daß die Vision unter Umständen stattgefunden hat, welche seine klare Anschauung sehr verfinsterten; denn so wahr es ist, daß Windsor „mehrere Meilen“ vom Meere liegt, ebenso gewiß ist es, daß der Einfluß von Flut und Ebbe dort nicht bemerklich ist, weil er durch die Schleuse von Tettington aufgehalten wird. Außerdem muß ich Hrn. von Negrelli mittheilen, daß Windsor 26 Meilen oberhalb der Themseflut liegt und daß man nie von einer Flut reden hörte, welche sich auf mehr als 22 Meilen dieser Stadt genähert hätte. Wie die Flut das Wasser bei Windsor, so bewegt, nach der Ansicht des Hrn. von Negrelli, das Rothe und das Mittelländische Meer den Suezkanal. Ueber diesen Punkt bin ich ganz der Ansicht meines ehrenwerthen österreichischen Freundes.

Nicht so ist es mit der größern Frage, ob das Wasser des Kanals geht und kommt und an allen Bewegungen des Meeres theilnehmen wird. Hierüber theile ich die Ansicht meines ehrenwerthen Freundes nicht. Angenommen, es bestände eine Bewegung von 2 Fuß Höhe für das Mittelländische und 6 Fuß für das Rothe Meer, was so ziemlich die höchste Annahme ist, von welcher Wirkung soll dies auf einen Kanal von 80 (englischen) Meilen Länge sein, wenn man dabei das dazwischenliegende weite Bassin der Bitterseen in Berücksichtigung zieht? Dies ist eine Frage, die sich durch die Rechenkunst leicht lösen läßt, und ich überlasse sie meinem ehrenwerthen und scharfsinnigen Freunde, der sich in seinen Mußestuden damit unterhalten mag.

Ich glaube jetzt auf alles erwidert zu haben, was in dem Briefe des Hrn. von Negrelli eine Erwiderung verlangt. Ich bedaure, daß er Hrn. Talabot und mich so lange glauben ließ, er theile die Ansichten, zu denen wir durch unsere Untersuchungen im Jahre 1847 gelangt waren, und daß er sich jetzt in einer der unserigen entgegengesetzten Meinung ausspricht. Ich habe jedoch die Genugthuung, sagen zu können, daß die von uns aufgestellten Ansichten seitdem durch die Forschungen mehrerer ausgezeichneter Gelehrten bestätigt worden sind. Unter verschiedenen wichtigen Untersuchungen will ich vor allem die Aufmerksamkeit auf ein von der Hydrographischen Anstalt

der Admiralität veröffentliches Document lenken, das von Kapitän Spratt, dem Director dieser Anstalt, Ritter des Bathordens und Mitglied der Königlichen Gesellschaft, verfaßt ist. Derselbe hat im Jahre 1857 eine Untersuchung über die Stichhaltigkeit der Lesseps'schen Gründe und Beweise für Ausführbarkeit des Suezkanals veröffentlicht.

Dieser ausgezeichnete, wissenschaftlich gebildete Offizier ist nach zwanzigjährigen hydrographischen Arbeiten im Mittelmeer und mit Zuziehung der neuesten Karten und Pläne der Admiralität zu dem Schlusse gelangt, daß im Hinblicke auf die Bewegung der Wellen und Strömungen ein Kanal, dessen Existenz von der Möglichkeit abhange, eine tiefe Einfahrt auf der Seite des flutlosen Mittelmeers zu haben „nicht ausführbar sei". „Es ist nothwendig und billig", schließt er, „und liegt im Interesse der Handelsleute, welche sich auf das Unternehmen des Hrn. von Lesseps einlassen wollen, Kenntniß von diesen wichtigen Thatsachen zu nehmen, ehe sie ihre Millionen daran wagen, anstatt später davon Kenntniß zu nehmen, wenn ihr Geld in dem Sande, mit dem sie zu kämpfen haben, vergraben sein wird. Sie werden dann auch einsehen, und dann wird es zur Umkehr zu spät sein, daß Alexander der Große klüger war, als ihn Hr. von Lesseps hält, als er auf die Meinung im Lande hörte, die sich über den Einfluß des Nils auf einen östlich von ihm gelegenen Hafen aussprach."

Die von Kapitän Spratt ausgedrückte Ansicht tröstet mich einigermaßen über die durch Hrn. von Negrelli erlittene Niederlage. Ich bedaure nur, daß mein ehemaliger College sich nicht zu seinen neuen Freunden gesellen konnte, ohne einen Angriff gegen mich zu richten. Ich gestehe offen, daß ein solches Verfahren seinerseits, das durch nichts von meiner Seite hervorgerufen worden, ungerecht und wenig generös ist. Ist jemals ein übelwollendes Wort gegen Hrn. von Negrelli über meine Lippen gekommen? Wann habe ich ihm falsche Behauptungen und lächerliche Unwissenheit vorgeworfen? Ich habe wirklich Hrn. von Negrelli so wenig Grund gegeben, mich anzugreifen, daß ich fest glaube, daß der kritisirende Brief, über welchen ich mich beklage, nicht von ihm selbst geschrieben worden, sondern das Werk anderer ist, die ihn zur Unterzeichnung desselben, bevor er hinreichend Kenntniß davon genommen, vermocht haben. Ich schließe, mein Herr, mit der Versicherung, daß ich der Erbauung eines Seekanals über die Landenge von Suez keineswegs feindlich bin. Könnte ich einen solchen Kanal unter kaufmännischem Gesichtspunkte für vortheilhaft halten, so wäre ich, wie ich es bereits bewiesen habe, der erste, durch meine Zeit, mein Geld und meine Erfahrung ihn zu unterstützen.

Nur nach der sorgfältigsten Untersuchung und in Uebereinstimmung mit Männern wie Hrn. Talabot bin ich zu der festen Ueberzeugung gelangt, daß das Kanalproject keine ernstliche Beachtung verdient, und dann erst habe ich mich geweigert, ihm meine Unterstützung zu leihen. Ich wäre entzückt

darüber, wenn ein Kanal wie die Dardanellen oder der Bosporus die Landenge von Suez durchschnitte; aber ich weiß, daß ein solcher Kanal unmöglich ist, und daß trotz aller Opfer an Geld, Menschen und Zeit man niemals zu etwas anderm gelangen wird als zu einem morastigen Graben zwischen flutlosen Meeren, dem sich große Schiffe niemals nähern können, und der nur kleinern Schiffen dient, unter der Voraussetzung, daß die Winde das Ein- und Auslaufen gestatten. Ich glaube, daß das Project zum voraus bestimmt ist zu scheitern und die Unternehmer zu Grunde zu richten, und weil ich dies glaube, kann ich nicht zugeben, daß man später sage, ich habe, indem ich mich nicht offen über diese Sache ausgedrückt, durch mein Stillschweigen dazu beigetragen, daß die Kapitalisten ihr Geld in einem Unternehmen verlören, das ich als eine unkluge und schlechte Speculation ansehe.

Ich habe 2c.

Robert Stephenson.
24, Great George Street. Westminster, Juli 1858.

Hier lassen wir einige Andeutungen aus der von Stephenson citirten Schrift von Kapitän Spratt folgen:

Hr. Spratt ist der Ansicht, daß das Alluviensland an den Mündungen der Flüsse und den anstoßenden Küsten von Materien herrührt, welche die Flüsse selbst mit sich führen. Um die vollständig sandige Beschaffenheit dieser Bodentheile zu erklären, nimmt er an, daß der im Flußwasser enthaltene Schlamm an der Mündung gleichsam gesiebt worden. Die leichtern Theile werden weit in das Meer geführt, während der schwerere Sand an der Küste sich absetzt. Hr. Spratt gründet seine Meinung auf die von Kapitän Mansell beobachtete Thatsache, daß die Materien des Nils 4 oder 5 Meilen vom Delta und längs der ganzen Ostküste sichtbar sind. Sie kämen keineswegs, wie Hr. von Lesseps sagt, von einer Losreißung der Küste von Tripolis, Marokko und Candia her, sondern einzig aus dem Nil selbst. Wenn der Hafen von Alexandria mit der Zeit nicht versandet ist, so käme es nicht daher, daß dieses Losreißen von der Westküste nachgelassen habe, sondern weil die herrschenden Winde Nordwestwinde seien, die das schlammige Salzwasser nach Osten treiben. Diese Losreißung ist überhaupt nie bedeutend gewesen, da die Westküste und die Bänke auf der Höhe von Alexandria größtentheils felsig und nicht sandig sind, ebenso die Küste westlich von Alexandria bis nach Cyrene. Man kann beifügen, daß unmittelbar westlich von Alexandria, nur 2 Meilen weit vom Ufer entfernt, das Meer 100 Fuß tief ist, während östlich diese Tiefe nur in einer Entfernung von 20 Meilen erst 100 Fuß beträgt. Kapitän Spratt schließt daraus, daß, je mehr man sich gegen Westen wendet, man sich um so mehr von der Küste entfernt, welche die Untiefen und Sandbänke auf der östlichen Seite bildet.

Außerdem hätte die Spitze von Alexandria die aus Westen kommende Strömung und die von den Küsten losgerissenen Materien aufhalten müssen. So bildet also diese Spitze die Grenze zweier ganz verschiedenen Küsten; westlich ein felsiges Ufer mit seltener Anhäufung von Sand, östlich ausschließlich Sand, ein Beweis, daß beides Küstenland nicht denselben Ursprung hat. In der That wird der Nilsand beständig von der Strömung längs der ganzen Küste östlich von der Mündung fortgeführt, wo er die Untiefen und Sandbänke durch Niederschlag vergrößert. Dieser Umstand, daß die Breitseite des Delta nicht mehr zunimmt, ist kein Beweis vom Gegentheil. Die Ursache dafür ist, daß die Spitze von Alexandria sie nicht mehr gegen die Strömungen aus Westen schützt.

Solange diese felsige Halbinsel die Mündung des Nils vor den Küstenströmungen schützte, konnte Sand und Schlamm sich ruhig niederschlagen und das Delta sowie die ganze Sandküste zwischen Aegypten und Syrien bilden. Auf diese Weise rückten die Nilmündungen immer weiter in das Meer vor, indem sie mehr oder weniger breite Baien zwischen sich offen ließen, bis endlich diese Mündungen auf die Küstenströmung stießen, welche um die Spitze von Alexandria herumkam. Da wurde nun der Flußsand gegen Osten abgespült, wo er sich auf lange Strecken und gleichsam in schmalen Streifen niederschlug, die von einer Mündung zur andern gingen und die Baien in Seen verwandelten, wie die Seen Burlos und Menzaleh. Dieser Niederschlag von Nilsand findet fortwährend an seiner Mündung statt, jedoch ohne einen merklichen Einfluß auf die Gestalt der Küste auszuüben, weil die Küstenströmung ihn fernhin nach Osten führt und auf eine lange Strecke vertheilt.

Einen andern Beweis für die Fortführung des Nilsandes findet Hr. Spratt in einer von Hrn. Lieussou beobachteten Thatsache. Nach diesem wird nämlich die Küste zwischen Damiette und Tineh eher von dem Meere abgespült als angeschwemmt, während die Küste östlich von Tineh bedeutende Sandanhäufungen darbietet. In der That ist die Küste zwischen Damiette und Tineh gleichlaufend mit der Küstenströmung, während die östlich von Tineh sich ihr schief entgegenstellt.

Die Ansicht des Kapitäns Spratt stützt sich gleichfalls auf das, was er an den Mündungen einer großen Anzahl von Flüssen des Mittelmeers und an der Donau beobachtet hat. Der Nordarm der letztern, der Kilia, bildet mit erstaunlicher Schnelle Deltas, während die beiden andern Mündungen, die Sulina und der Georgskanal, ausgedehntere, aber weniger hohe Sandbänke bilden. Man muß die Ursachen dieser Thatsache darin suchen, daß die Kiliamündung gegen die von Nordosten kommende Küstenströmung durch den Vorsprung Bessarabiens geschützt wird, sodaß die von dem Kilia mitgeführten Materien sich in ruhigem Wasser niedersetzen können. Je weiter diese Materien in das Meer gelangen, desto mehr werden sie nach Süden

geführt. Das Gleiche findet statt an der Sulina- und der St.-Georgsmündung, die einer stärkern Strömung ausgesetzt sind; deshalb begegnet man dort keinem Delta, sondern nur sehr ausgedehnten Sandbänken.

Was den Hafen von Malamocco in Venedig anbelangt, auf welchen sich gleichfalls die Beweisführung der internationalen Commission stützt, so bemerkt Kapitän Spratt, daß er ganz anders gelegen ist in Bezug auf die Pomündung, als der Hafen Saïd bezüglich des Nils. Die Küstenströmung geht vom Nil zum Hafen Saïd, vom Flusse zum Hafen, während er von Malamocco nach dem Po geht, sodaß der Schlamm dieses letztern dorthin nicht gelangen kann, so wenig, als der Nilsand nach Alexandria gelangt. Wäre Malamocco südlich vom Po gelegen, so würde es das Schicksal von Ravenna theilen, dessen Hafen durch das Anschwemmen von Sand verschwunden ist.

Hr. Negrelli war zur Zeit, als obiges Schreiben von Stephenson veröffentlicht wurde, schon krank, und Hr. Conrad, der Präsident der internationalen Commission, nahm das Wort und veröffentlichte folgende Denkschrift:

Der Stand der technischen Frage über den Suezkanal läßt sich also zusammenfassen:

1) Die internationale Commission hat einen in gerader Linie in den Boden eingegrabenen und von dem Meere bewässerten Kanal angenommen. Sie hat dessen Ausführung für leicht befunden, weil kaum ein Unterschied zwischen dem Niveau beider Meere ist und der Boden der Landenge keine Schwierigkeiten darbietet. Sie hat keine Schleusen angenommen, weil sie dieselben nicht für nothwendig hält und weil sie in dem Bassin der Bitterseen ein Regelungsmittel der Strömung gefunden hat, welche der Schifffahrt hätte hinderlich sein können. Sie hat die glücklichen Bedingungen der Rheden von Suez und Saïd, sowie die Leichtigkeit, daselbst die beabsichtigten Häfen anzulegen, nachgewiesen.

2) Alle Mitglieder der internationalen Commission haben einstimmig anerkannt, daß der Kanal leicht ausführbar ist. Jedoch glaubten zwei Mitglieder, die Herren Mac Clean und Manby, nicht, daß es besser sei, den Kanal in den Boden selbst zu graben, sondern ein oberhalb des Bodens liegendes Niveau anzunehmen, und daß man, um das Wasser in dem Kanal zu halten und eine Durchfahrt zwischen beiden Meeren herzustellen, denselben durch Schleusen zuschließen müsse.

In diesem Falle nehmen sie, wie alle übrigen Mitglieder, die vollständige leichte Ausführbarkeit des Kanals an.

3) Hr. Robert Stephenson, Mitglied des englischen Parlaments, hält den Kanal für unausführbar gerade aus dem Grunde, weil kein Niveau-

unterschied zwischen beiden Meeren und deshalb keine Strömung in dem Kanal vorhanden sei.

Nachdem dieses nun festgestellt ist, wollen wir jeden dieser Hauptpunkte von der rein technischen Seite aus betrachten.

I.

Die internationale Commission hat längs des projectirten Laufs des Kanals Bohrungen angestellt, um den Boden zu erkennen, welchen der Kanal durchschneiden wird, wenn er eine Tiefe von 8 Meter haben soll.

Man findet das Resultat dieser Bohrungsversuche in dem Protokolle Nr. 7 rc.

Aus dieser detaillirten und vollständigen Arbeit geht hervor, daß der Kanal nur zwei Hauptgattungen von Boden durchschneidet: zuerst von Suez bis zu den Bitterseen Thon und dann bis zur Bai von Pelusium festen Sand. Man hat erkannt, daß das Vorhandensein von fliegendem Sande eine vollständig unbegründete Unterstellung ist, und daß weder die Oberfläche noch die untern Lagen des Bodens irgendein Hinderniß dem Bau und der Unterhaltung des Kanals entgegenstellen.

Die internationale Commission hat einen Kanal mit erhöhtem Niveau und durch Nilwasser gefüllt aus vielfachen Gründen zurückgewiesen. Diese Bewässerungsart würde alljährlich die Entfernung einer ungeheuern Schlammmasse nothwendig machen, und es bedürfte dazu der permanenten Thätigkeit von wenigstens 10—12 Baggermaschinen; für die größte Strecke des Kanals könnte man zum Bau der Dämme nur Sand verwenden, und derartige Dämme würden keinesfalls die nothwendige Garantie darbieten. Man hätte Böswilligkeit und selbst die wilden Thiere zu befürchten, welche durch das Graben ihrer Höhlen ein schweres Unglück herbeiführen könnten; die Ueberwachung wäre äußerst schwierig, die Errichtung von so hohen Dämmen, namentlich im Menzalehsee, wäre sehr schwer, und endlich müßte der Kanal durch Schleusen abgesperrt sein und wäre deshalb allen Mißständen gewöhnlicher Kanäle unterworfen.

Man begreift also, daß die internationale Commission die Bewässerung durch das Meer vorgezogen hat, wobei sie die Lösung der Frage um so einfacher fand, als die Kenntniß der beiden Meereshöhen und ihre Flutungen die künftige Haltung des Wassers im Kanal vorherzubestimmen gestattete. — Hr. Conrad gibt nun eine Uebersicht des Falles und der Geschwindigkeit des Wassers im Kanal nach den bereits von Hrn. von Lesseps im dritten Bande seiner „Documente rc." mitgetheilten Tabellen des Hrn. Lieussou (S. 236 u. 237). Daraus ergibt sich, daß die größte Geschwindigkeit, welche nur ausnahmsweise und für den Augenblick stattfinden wird, in der Secunde sein wird: für den südlichen Theil des Kanals im Thonboden + 1 M. 16 und 0 M. 97, für den nördlichen Theil des Kanals im Sandbo-

den + 0 M. 35 und 0 M. 23. Man ersieht also, daß die Ansicht, der Kanal werde zu einem stehenden Wasser werden, vollkommen irrig ist.

Die Bitterseen haben außerdem eine Oberfläche von 330 Mill. Quadratmeter, und werden, einmal gefüllt, ein ständiges Niveau im Kanal erhalten. Durch dieses System würden auch die Schleusen an den beiden Endpunkten, die enorme Kosten verursachen und keineswegs gegen Sand und Schlamm sicher stellen würden, vermieden.

Die Commission hat also gute Gründe gehabt, einen in den Boden eingegrabenen, 8 Meter tiefen Kanal ohne Schleusen und in Verbindung mit der weiten Wasserfläche der Bitterseen anzunehmen. Außerdem bietet die Anlage der beiden neuen Häfen von Suez und Saïd, wie bereits im Commissionsberichte nachgewiesen ist, keinerlei Schwierigkeiten dar.

II.

Das Vorstehende wurde lange in den Sitzungen der internationalen Commission discutirt, und es erhob sich damals keine Stimme gegen die Möglichkeit, das angenommene Project auszuführen. Allerdings hat unser ehrenwerther College Hr. Mac Clean der Commission eine Note des Hrn. Rendel übergeben, worin die Vorzüge der beiden Systeme, des hohen und des niedern Niveaus, aufgezählt waren, allein gleichzeitig gab er zu verstehen, daß er bei Ueberreichung dieser Note keine andere Absicht habe, als die Aufmerksamkeit der Commission auf die Möglichkeit hinzulenken, den Kanal sowol durch das Meer als durch den Nil zu bewässern.

Diese Frage hatte uns bereits in Aegypten beschäftigt, aber damals schon hatte dieses System keinen andern Vertheidiger als seinen eigenen Urheber gefunden. Als diese Note der Commission vorgelegt wurde, wurde das Project gleichfalls von allen andern Mitgliedern nach vorgängiger Discussion verworfen und von den Mitgliedern, welche es überreicht hatten, zurückgenommen. Seit dieser Zeit wurde keine Einwendung gegen das Commissionsproject mehr erhoben.

Die Protokolle der Commissionssitzungen bestätigen, daß diese Note niemals als ein förmlicher Vorschlag angesehen und daß sie in Form Rechtens zurückgezogen wurde.

Ich zolle den praktischen Ansichten des Hrn. Rendel und besonders denen unsers verehrten Collegen Mac Clean alle Anerkennung, und habe deshalb die überreichte Note mit aller Aufmerksamkeit durchlesen. Ich verlangte weiter nichts, als davon überzeugt zu werden, daß wir unrecht haben, und hätte ich geglaubt, daß ein Kanal mit hohem Niveau vorzuziehen sei, so würde ich mich sicherlich zu seinem Vertheidiger aufgeworfen haben.

Die für das Rendel-Mac Clean'sche System geltend gemachten Gründe stehen mir noch frisch im Gedächtniß, und sie konnten, ich wiederhole es, mich ebenso wenig als meine Collegen in der Commission überzeugen. Eine

Menge allgemeiner Einwände warfen sich sogleich dagegen auf. Ich habe hier nur meine Notizen von damals abzuschreiben.

1) Warum einen künstlichen Kanal machen, wenn die Natur eine einfache und rationelle Ausführung zuläßt?

2) Warum das Niveau eines Kanals in die Höhe legen, wenn man ihn in dem Boden selbst anlegen kann?

3) Das Niveau beider Meere bietet nur einen geringen Unterschied dar: die natürlichste Idee ist also die, diese Niveaux in Verbindung zu setzen, ehe man diese Verbindung durch ein noch höheres Zwischenniveau erschwert.

4) Man müßte durch die ganze Wüste Dämme anlegen. Die Filtration wäre enorm.

5) Es wäre beinahe unmöglich, sich die Erdmassen zu verschaffen, um hinlänglich starke Dämme zur Verhinderung der Filtration anzulegen. Die ausgegrabene Erde würde sicherlich nicht ausreichen; man müßte sie aus sehr weiter Entfernung herbeischaffen. Welch ungeheure Kosten, bevor man nur allen Bedingungen der Sicherstellung gegen die Filtration Genüge geleistet hätte!

6) Die Dämme würden außerdem in der Wüste geringe Garantie gegen Böswilligkeit und andere unheilvolle Zufälle leisten.

7) Ein Bruch der Dämme würde eine längere oder kürzere Unbrauchbarkeit des Kanals nach sich ziehen – , ein Fall, der bei einem Meerkanale von dieser Wichtigkeit immer vorgesehen werden muß.

8) Es wären eine große Anzahl Schleusen an beiden Enden des Kanals nothwendig, deren Bau, wiewol sehr möglich, dennoch große Schwierigkeiten und enorme Kosten verursachen würde.

9) Einer der Gründe, aus welchen das Talabot'sche Project verworfen wurde, ist sein „Brückenkanal," und man beginge ungefähr einen analogen Fehler, wenn man ohne Noth die Zahl der Schleusen vermehrte.

10) Um zu allen Zeiten Nilwasser zu haben, müßte man den Zuführungskanal vergrößern und die Zahl der Schleusen vermehren, da man das für die Bewässerung des Landes bestimmte Wasser nicht ableiten darf.

11) Die Binnenschiffahrt aus dem Nilkanal in den Timsahsee würde gehemmt und manchmal gänzlich unterbrochen.

12) Das für den Kanal nöthige Wasser könnte zu gewissen Zeiten nur durch gewaltige Maschinen geliefert werden.

13) Es würde freilich eine Ersparniß in den Erdarbeiten erzielt, aber in Erwägung aller andern nothwendigen Arbeiten würde man zuletzt nicht die geringste Ersparniß gemacht haben.

Ohne in weitere Einzelheiten einzugehen, kann man behaupten, daß der Beschluß, wodurch einem Tiefkanal der Vorzug vor einem Hochkanal gegeben wurde, vollkommen begründet war.

Aber, sagte man, die Erfahrung der ägyptischen Ingenieure, die in den Commissionsberichten angeführt sind, können die Unmöglichkeit darlegen, einen Tiefkanal zu bauen und offen zu halten.

Die Stelle, worauf diese Ansicht sich gründet, befindet sich S. 145—152 im Commissionsbericht. Man hat jedoch vergessen, daß nur von dem Verbindungskanal die Rede ist, der zum Theil durch Alluvialboden geht, und keineswegs von dem Seekanal quer durch die Wüste. Der Unterschied im Terrain ist enorm.

Was dort gesagt wird, bezieht sich nur auf die Nilkanäle im Alluvialboden —, Nachtheile, die, je näher man der Wüste kommt, verschwinden. Sowie man auf die Landenge kommt, findet man einen festen, gleichförmigen Boden, wie die Bohrungen und geologischen Beobachtungen unwiderleglich nachgewiesen haben, und derselbe eignet sich ohne Schwierigkeit zum Graben eines Kanals.

Was die Durchfahrt durch den Menzalehsee anbelangt, so bietet dieselbe keine größern Hindernisse als die durch die Lagunen von Venedig oder die Meerkanäle von Holland dar.

In unserm Lande würde man, um einen Kanal durch einen See zu führen und zu unterhalten, keine größern Schwierigkeiten vorfinden als die Ausführungskosten.

III.

Die Ansichten des Hrn. Stephenson können also zusammengefaßt werden: Bei einer Differenz von $9,_{90}$ Meter zwischen beiden Meereshöhen wäre der Bau des Kanals möglich gewesen; nimmt man dagegen gleiche Meereshöhen an, und käme das Wasser aus dem obern Nil, so wäre die Sache absurd, und endlich: wäre das Niveau beider Meere gleich, und könnte in dem Kanal keine Strömung angebracht werden, so wäre nach Hrn. Stephenson dieser vorgebliche Kanal nur ein „Graben".

Dieses alles ist nicht ganz klar und scheint mit sich selbst etwas im Widerspruche zu stehen; man kann sich sogar mit Recht wundern, daß ein so berühmter Ingenieur solche seltsame Ideen aufstellen kann.

Man hat also das Recht, die Gründe zu verlangen, welche eine der Commission so entgegengesetzte Meinung hervorriefen. Bisjetzt hat man vergeblich auf diese Aufklärung gewartet, und man wird auch hoffentlich entschuldigen, wenn ich behaupte, daß ich in meinem Lande keine so verkehrten Ansichten hätte aufstellen dürfen.

In Holland wäre es überflüssig, eine solche Ansicht zu widerlegen, denn bei uns versteht sich so ziemlich jedermann auf Kanäle, da dieselben nach allen Richtungen hin das Land durchschneiden und von einem großen Theile der Bevölkerung täglich benutzt werden.

Den feinen Unterschied zwischen Kanal und Graben verstehe ich wenig-

stens nicht. Wahrscheinlich versteht Hr. Stephenson unter einem Kanal nur eine Wasserstraße mit fortwährender Strömung, während alle Kanäle, die keine Strömung haben, in seinen Augen Gräben sind.

Darauf wäre zu erwidern, daß bei dieser Definition in ganz Holland kein einziger Kanal wäre, obgleich unsere Wasserstraßen selbst für große Fahrzeuge schiffbar sind, wie z. B. der große nordholländische Kanal von Amsterdam nach Niewe Diep, der von Voorne nach Hellevoetsluis, der von Neuzen rc., und diese wie alle andern wären nur Gräben.

Uebrigens thut der Name nichts zur Sache. Man kann getrost behaupten, daß diese holländischen „Gräben" vollkommen schiffbar sind. Und wenn man einmal einen Graben von 100 Meter Breite und 8 Meter Tiefe zwischen Suez und Tineh angelegt hat, so wird er wol auch schiffbar sein, und es käme wenig darauf an, ob er den Namen Kanal verdiente. Lassen wir das also und verständigen wir uns über die Bezeichnung Kanal im allgemeinen.

Die für die Schifffahrt geeigneten Kanäle zerfallen in zwei Hauptgattungen. Die erstern sind die, deren Niveau von einem Ende zum andern unausgesetzt steigt oder fällt. Dies sind die in flachen Ländern, wie Holland und Aegypten, gewöhnlichen Kanäle.

Die andern sind diejenigen, welche in der Mitte ein höheres, nach beiden Enden sich senkendes Niveau haben.

Die Niveaudifferenz wird in beiden Fällen durch Schleusen aufgehoben. Ist nun keine bedeutende Differenz im Niveau der beiden Endpunkte, daß die Wände durch die Strömung leiden, so sind nicht einmal Schleusen nothwendig, und der Kanal kann offen bleiben.

In letzterm Falle befindet sich der Suezkanal, und man braucht deshalb nicht zu wiederholen, warum die Commission sich für einen offenen Kanal ohne Schleusen erklärte.

Wenn in Bezug auf die Unbrauchbarkeit des Kanals die englischen Ingenieure sämmtlich die Ansichten des Hrn. Stephenson theilten, so würde ich sie sehr beklagen; denn diese Ansicht wäre weit unter dem wohlverdienten Rufe ihres tiefen Scharfblicks. Glücklicherweise können wir dies nicht annehmen, und wir wissen jetzt, was wir von dieser Behauptung zu halten haben.

Unter andern Schwierigkeiten hat man auch die geltend gemacht, einen Kanal in einer Wüste ohne Lebensmittel und Wasser zu graben. Dies kann jedoch nicht so ernstlich gemeint sein. Man vergißt, daß die ganze Eisenbahn von Kairo nach Suez durch die Wüste geht, und daß keiner der Arbeiter vor Durst umgekommen ist, weil man jeden Tag den nöthigen Wasserbedarf herbeigeschafft hat; man vergißt, daß in Suez kein Tropfen Trinkwasser vorhanden ist, sondern herbeigebracht werden muß; man vergißt, daß man in Aegypten überhaupt gewohnt ist, das Wasser aus großer Ent-

fernung zu holen; man vergißt endlich die Geschichte, welche meldet, daß zu verschiedenen Zeiten große Kanalbauten in der Wüste ausgeführt worden sind. Man findet die Spuren dieses alten Kanals noch durch die ganze Wüste. Ich habe sie gesehen; es kann darüber kein Zweifel obwalten, und die damaligen Arbeiter hatten wol dieselben Bedürfnisse wie die heutigen. Nicht zu entschuldigen ist es jedoch, daß man alles, was darüber in den Commissionsberichten gesagt ist, zu ignoriren sich den Anschein gibt.

Ehe die Arbeiten an dem Meerkanale beginnen, wird der Süßwasserkanal zwischen dem Nil und dem Timsahsee ausgeführt, sowie die Rinnen und Leitungen, welche das Nilwasser durch die ganze Wüste zwischen Suez und Pelusium führen sollen. Dies alles scheint für die, welche weder sehen noch hören wollen, nicht vorhanden zu sein.

Auffallend ist noch ein anderer Umstand. Hr. Stephenson sagt, Hr. Rendel habe den Plan, wie er heute ist, nicht angenommen, und Hr. Mac Clean halte ihn gleichfalls für unausführbar. Dagegen behauptet Hr. Mac Clean die Möglichkeit eines directen Seekanals nach seiner bereits in Aegypten kund gegebenen Ansicht. Er hat später erklärt, seine Ueberzeugung sei unverändert dieselbe, und kein Mitglied der Commission habe größere Zuversicht als der verstorbene Hr. Rendel in den Kanal gehabt, wenn man ihn, wie jeden gewöhnlichen Kanal, über dem Meeresniveau anlegen wolle. Man halte also fest: Hr. Mac Clean sagt, daß er und Hr. Rendel von der Möglichkeit eines Hochkanals überzeugt seien, und Hr. Stephenson sagt in seiner ersten Rede, daß ein aus dem obern Nil bewässerter Kanal, also ein solcher Hochkanal, eine Absurdität sei.

Wie man sieht, ist also Hr. Stephenson mit den Herren Mac Clean und Rendel ebenso sehr im Widerspruch wie mit den Mitgliedern der Commission. Er kann also in seiner zweiten Rede nicht behaupten, daß alle englischen Ingenieure seiner Ansicht seien.

Fassen wir nun kurz zusammen, so geht aus den veröffentlichten Verhandlungen hervor, daß Hr. Stephenson in allen Fällen den Kanal für unmöglich hält, sowie nicht eine bedeutende Differenz in dem Niveau beider Meere vorhanden ist, was zum Glück nicht der Fall ist. Die Herren Rendel und Mac Clean halten, wie die internationale Commission, den Kanal für möglich, sind jedoch nur über die Art der Ausführung anderer Ansicht. Dieses scheint mir wenigstens ein großer Unterschied zwischen Hrn. Stephenson und diesen beiden Herren zu sein.

Aber worin erblickt man denn die ungeheuern Schwierigkeiten, den Kanal durch die Landenge zu graben? Dieses eben sagt Hr. Stephenson nicht. Man darf nicht befürchten, auf eine Sandschicht in der Höhe des niedern Wasserstandes zu stoßen, wie in dem Zafraniehkanal in der Nähe von Kairo. Die Bodenbildung in Unterägypten und der Wüste ist ungemein verschieden. Was bei den Kanälen Unterägyptens Schwierigkeiten macht, ist sehr leicht

in der Wüste. Man hat daselbst keine Bänke losen Sandes zu befürchten, denn der Sand ist fest und thonhaltig. Dieses haben die Bohrungen auf der ganzen Breite der Landenge nachgewiesen.

Sagte dieses übrigens die Wissenschaft nicht, so reicht die Erfahrung hin, es zu beweisen. Die Geschichte erzählt uns von dem wirklichen Vorhandensein eines Kanals quer durch die Wüste; und rechnet man die Bitterseen für nichts, die mit der nöthigen Tiefe von der Natur selber ausgegraben sind und beinahe ein Drittel der ganzen Kanallänge einnehmen?

Was man in Bezug auf eine größere Zeitersparniß durch die Eisenbahn und von den Vorzügen derselben vor dem Kanale gesagt hat, liefert keineswegs einen Gegenbeweis. Die Eisenbahn ist ausgezeichnet für die Reisenden, aber was machen einige Stunden mehr oder weniger für die Waaren aus, welche durch Aegypten gehen.

Der unbestrittene Vorzug des Kanals besteht darin, daß man nicht nöthig hat, die Waaren aus- und wieder einzuladen. Der Welthandel geht durch den Kanal, die Reisenden mögen die Eisenbahn nehmen!

Lord Palmerston hat gesagt, daß nach den von seinem Freunde, dem Mitgliede für Whitby, mit so vielem Geschick ausgeführten technischen und geographischen Gründen das Project ohne ein unermeßliches Opfer von Geld und Menschen nicht ausgeführt werden kann. Ich behaupte, selbst auf die Gefahr hin, Lord Palmerston zu misfallen, und soviel Mühe es mir auch kostet, es auszusprechen, daß in Bezug auf diese Frage in allen Reden derjenigen, welche derartige Ansichten an den Tag legen, auch nicht der Schatten irgendeines technischen oder geographischen Verständnisses vorgefunden werden kann.

Nimmt man aus dem Briefe des Hrn. Stephenson, in Bezug auf Hrn. Negrelli, alle Persönlichkeiten weg, so ist man erstaunt, in demselben auch keine einzige neue Thatsache vorzufinden, sowenig als irgendeinen Beweis für seine Ansichten, in welchen Hr. Stephenson trotz des Berichts der internationalen Commission zu verharren scheint, deren Name nicht einmal in dem Briefe erwähnt wird. Unser ehrenwerther College Hr. Negrelli wird wol auf alles, was ihn persönlich betrifft, antworten; was jedoch jetzt schon gewiß ist, das ist, daß Hr. Stephenson nur aus der Ferne den interessantesten Theil der Oertlichkeit zwischen dem Ballahsee und dem Mittelländischen Meere gesehen hat.

Hr. Stephenson behauptet, keine feindselige Gesinnung gegen den Suezkanal zu haben; er wäre, wie er sagt, sogar entzückt, einen Kanal, wie die Dardanellen oder der Bosporus ist, die Landenge durchschneiden zu sehen; aber er weiß, daß dieser Kanal unausführbar ist, und er schließt daraus ohne weiteres, daß das Project zu der Zahl derjenigen gehört, welche keine ernstliche Aufmerksamkeit verdienen.

Er stützt sich dabei auf die von ihm angeführte Ansicht des Hrn. Te

labot, auf seine eigene in der Civilingenieuranstalt 1851 gehaltene Rede und in Bezug auf andere Einzelheiten, auf die Meinung des Kapitäns Spratt.

Zur Erwiderung darauf glaube ich ihm entgegenstellen zu können: den Bericht der internationalen Commission, die Berechnungen unsers Collegen Lieussou, den Bericht des Generalinspectors Renaud, die des Barons Ch. Dupin, die des Kapitäns Philigret, die Schriften unserer Collegen Paleocapa und Negrelli, meine Rede in der Akademie der Wissenschaften von Amsterdam und so viele andere Schriften, welche gründlich auf diese Frage eingehen.

Ich glaube, daß Kapitän Spratt sich in seltsamer Weise in den Folgerungen und Schlüssen über die Erdanschwemmungen irrt, welche die Dauerhaftigkeit der Wasserarbeiten an der pelusischen Küste bedrohen sollen; ebenso auch in dem, was die Bucht und die Rhede von Tineh betrifft. Die internationale Commission hat zum voraus in §. 10 ihres Berichts auf alle diese Einwendungen geantwortet.

Holland hat viele Analogie mit Unterägypten, und es besteht eine große Aehnlichkeit in der hydrographischen Lage beider Länder. Es ist also nicht zum Erstaunen, daß bei uns und in Aegypten häufig verwandte Fälle vorkommen, und ich habe zu meiner großen Genugthuung wahrgenommen, daß, in solchen Fällen, die von unsern Küstenbauingenieuren angenommenen Maßregeln immer mit den in dem Berichte der Commission angenommenen Principien vollkommen übereinstimmen.

Was meine persönliche Meinung anbelangt, so bin ich zweimal nach Aegypten gegangen und mehrere Monate dort geblieben; zweimal durchreiste ich die Wüste, einmal von Suez über die Bitterseen und den Timsahsee bis an die Bai von Pelusium, das andere mal von Kairo durch das Thal Tumilat bis zum Timsahsee. Ich habe die ganze Oertlichkeit, welche der Kanal und der Süßwasserkanal durchschneiden sollen, durchforscht, habe die Rhede von Suez, die Bitterseen, die Ueberbleibsel der alten Kanäle, den Timsahsee, das Thal Tumilat in aller Muße durchsucht, um durch Bohrungen das Erdreich zu erkennen und mir über das, was ich gesehen und geprüft habe, eine Ansicht zu bilden. Unglücklicherweise steht nun diese Meinung im entschiedensten Gegensatze zu der des Hrn. Stephenson.

Mit aller Achtung vor dem hohen Namen des Hrn. Stephenson erlaube ich mir also, als Präsident der internationalen Commission, gegen Ansichten zu protestiren, welche mir irrig erscheinen und die außerdem durch keinen der Beweise, welche wir zu fordern das Recht haben, unterstützt werden. Bis auf bessere Belehrung scheint es mir also, daß ich gleichfalls auf den in dem Berichte niedergelegten Ansichten verharren kann, die nach sorgfältiger ausführlicher Discussion von allen Mitgliedern einer Commission

angenommen worden sind, deren hohe Befähigung und unbestrittene Rechtlichkeit ich immer mehr achten gelernt habe.

F. W. Conrad,
Präsident der internationalen Commission.

Aber auch Hr. Negrelli fühlte sich vor seinem von der gelehrten Welt mit Recht bedauerten frühzeitigen Tode wieder soweit hergestellt, Hrn. Stephenson antworten zu können, und schrieb folgenden Brief an den Redacteur der „Oesterreichischen Zeitung“:

Antwort des Hrn. Negrelli an Hrn. Stephenson.

Wien, 20. September 1858.

Herr Redacteur!

Die Times von 3. v. M. bringt die Antwort des Hrn. R. Stephenson auf meinen in Ihre geschätzte Zeitung eingerückten Brief vom 18. Juni d. J. bezüglich der Aeußerungen, welche dieses ehrenwerthe Mitglied des Hauses der Gemeinen über die Angelegenheit der Durchstechung der Landenge von Suez im englischen Parlament vorgebracht hatte.

Der ehrenwerthe Gentleman scheint durch die in meinem Briefe enthaltene Darlegung der Thatsachen, welche jene Aeußerungen berichtigen, aus seiner olympischen Ruhe gerissen worden zu sein, aus welcher weder die Widerlegungen Paleocapa's, noch jene der internationalen Commission oder die des Präsidenten Conrad, sowie jene der französischen Akademie der Wissenschaften ihn aufzurütteln vermochten. Alle diese Männer haben ihren Namen hergegeben, sie waren keine Anonymi, und ihr Name zählt in der wissenschaftlichen Welt mindestens so hoch als jener des Hrn. Stephenson; dennoch schwieg Hr. Stephenson, bis er mir die Ehre der Widerlegung zu Theil werden ließ; ein Beweis, daß die in meinem Briefe so schonend als möglich niedergelegten Wahrheiten das rechte Ziel getroffen haben. Diese Wahrheiten werden weder durch die Länge der Antwort des ehrenwerthen Gentleman, noch durch den insultanten Ton, und noch viel weniger durch den Gehalt der darin enthaltenen Argumente entkräftet.

Hr. Stephenson richtet sich selbst in seinem Briefe. Er hat die ganze Grundlosigkeit seiner Opposition gegen die Ausführung des Suezkanals in seinem Briefe selbst niedergeschrieben, und die unbefangene Welt kann und mag nun darüber urtheilen.

Weder die Berufung auf Alexander den Großen noch auf ehrenwerthe Männer der Gegenwart, welche sowenig wie er selbst die Lage und Beschaffenheit des Isthmus von Suez kennen, noch die schwankende Gelehrsamkeit, die in diesem Briefe zum besten gegeben wird, vermag der an den Haaren herbeigezogenen ungünstigen Schlußfolgerung des Hrn. Stephenson gegenüber den genauen und gewissenhaften Erhebungen der internationalen

Commission und der darauf gestützten Behauptung, wonach der „Kanal als ausführbar dargestellt ist und die Ausführung auf keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten stoße", irgendeine beachtenswerthe Stütze zu verleihen, und insofern wäre die Fortführung der nicht von mir, sondern von ihm selbst durch seine im englischen Parlamente gewagten Aeußerungen hervorgerufenen Polemik überflüssig.

Allein es haben sich in den langen Brief des Hrn. Stephenson wieder mehrere Unrichtigkeiten eingeschlichen, deren Berichtigung nicht unterbleiben darf, und ich ersuche Sie, Hr. Redacteur, im Interesse der großen Unternehmung auch der diesfälligen Berichtigung Raum in den Spalten Ihres geschätzten Blattes zu gewähren.

Der Vertrag der Société d'Etudes du Canal de Suez, worin die Obliegenheiten aller Theilnehmer festgestellt waren, wurde erst am 30. November 1846 zu Paris abgeschlossen. Hr. Bourdalone konnte daher nicht schon im September desselben Jahres, also drei Monate vor dem Bestehen des Vertrages, zur Vollziehung desselben nach Aegypten abgehen. Für Hrn. Stephenson, der auch den Niveauunterschied beider Meere hielt, entfiel damit jeder weitere Grund zur Durchforschung; aber im Compte rendu der Société d'Etudes findet sich meines Wissens der Ausgabeposten von 4500 Pfd. St., die Hr. Stephenson erlegt haben will, nicht.

Ob Hr. Stephenson im Herbste 1850 „von Geschäften überladen, und um seine Gesundheit zu stärken, mittels einer Jacht oder durch was sonst für ein Mittel nach Aegypten kam, und sich in der Wüste durch einen Kapitän bis zu einer gewissen Entfernung begleiten ließ", trägt zur Widerlegung meiner Behauptung, daß er nämlich die Landenge von Suez bis Pelusium nicht bereist hat, gar nichts bei. Im Gegentheil, die Beschreibung seiner Reise in der Wüste bestätigt meine Behauptung vollkommen.

Hr. Stephenson wiederholte auch im Jahre 1854 diese gleiche Reise, „weil", wie er in seinem Briefe sagt, „seine Jacht in Cowes verbrannt ist, und weil seine am Timsahsee, am Bittersee und auf dem erhöhten nördlichen Plateau gesammelten Merkwürdigkeiten in Rauch aufgegangen sind". Es ist auf dieser Route, und wahrscheinlich von diesem elastischen „nördlichen Plateau", daß Hr. Stephenson die ganze Strecke der Landenge bis zum Mittelländischen Meere übersah und beurtheilte, und sich in seiner Meinung, daß der Kanal nicht ausführbar sei, bestärkte. Damals wurde behauptet, Hr. Stephenson habe nicht seiner Gesundheit, sondern der Ausführung einer Eisenbahn halber die Reise unternommen, und sei vom Vicekönig dafür genügend belohnt worden. Die Zeit der Reise fällt mit dem Entwurfe und der Ausführung der Eisenbahn zusammen und macht es auch klar, warum Hr. Stephenson sich gerade damals von der Unausführbarkeit des Kanals überzeugte. Nach seiner eigenen

Angabe aber hat er nur einen Theil des Isthmus, aber ganz und gar nichts vom Meerbusen von Pelusium gesehen, und doch erklärt er geradezu das Anlegen eines Hafens daselbst für unausführbar. Die internationale Commission aber, welche den ganzen Isthmus Punkt für Punkt untersuchte und den Meerbusen von Pelusium genau prüfte, hat sich überzeugt, daß weder von den Winden viel zu fürchten sei, noch durch das Nilwasser Sand, Schlamm und Gerölle dahin getrieben werden. Hr. Stephenson spricht von Dingen, die er nicht gesehen, nach einer Conjectur. Der Rapport, unterzeichnet von den Herren Conrad, Lieussou und Manby, bezeugt ihm das Gegentheil, nur müßte er sich die Mühe nehmen, denselben zu lesen.

Ich bin weit entfernt, jemand seine Privatmeinung nicht gönnen zu wollen, aber was man im Parlament sagt, gehört der Oeffentlichkeit, und wenn Hr. Stephenson das hohe Roß der Wissenschaft besteigt, muß er auch sattelfest sein und eine Herausforderung nicht scheuen.

Ueber die mühsame Zusammenstellung der Zeitpunkte und der daraus deducirten Vorwürfe, daß ich die Veröffentlichung meiner Meinung rücksichtlich des Kanals bis zum Jahre 1855 mir vorbehielt, muß ich Hrn. Stephenson bemerken, daß dieselbe in den öffentlichen Archiven der k. k. österreichischen Ministerien des Handels und der Finanzen in Wien, dann bei den Handelskammern von Venedig und Triest niedergelegt und mit Plänen versinnlicht ist. Auch habe ich gleich nach Erscheinen des Projectes des Hrn. Talabot über die indirecte Verbindung beider Meere nicht unterlassen, Verwahrung darüber schriftlich einzulegen, worauf man mir aus Paris beruhigend schrieb, das Project sei nicht als Sache der Société d'Etudes, sondern als eine Privatsache des Hrn. Talabot anzusehen, und dadurch wurde mir jeder Anlaß benommen, gegen die Veröffentlichung dieses Projectes des Hrn. Talabot aufzutreten, eben weil ich geneigt bin, einem jeden seine Meinung zu lassen. Die bezüglichen Documente stehen dem Hrn. Stephenson oder wem immer bei mir zur Einsicht offen.

Die Zusammenkunft in Paris im Jahre 1855 machte mir erst vollkommen klar, daß Hr. Stephenson es mit der Société d'Etudes nie ernstlich gemeint hat, und daß mit dieser, bei so bewandten Umständen, nicht vorwärts zu kommen ist.

Da ich nun seit mehr denn zwanzig Jahren für die Verwirklichung des großen Unternehmens thätig gewesen bin, und immer offen und loyal dasselbe Ziel ohne arrière-pensée verfolgte, trat ich ebenso offen als frei, auf die Aufforderung des Hrn. von Lesseps und nach erhaltener Ermächtigung der mir vorgesetzten Ministerien, der internationalen Commission zur eigenen Durchforschung der Landenge von Suez mit dem festen Willen bei, bis zur Verwirklichung nicht eines französischen, sondern des jahrtausendealten Gedankens auszuharren.

Die beleidigende Aeußerung des Hrn. Stephenson, als ob meine Theil

nahme an den Arbeiten der internationalen Commission im Jahre 1855 eine commerzielle Form angenommen habe, weise ich mit Entrüstung zurück. In Oesterreich ist die Ehre nicht feil; und dem ehrenwerthen Gentleman diene zur Nachricht, daß weder ich noch sonst ein anderes Mitglied der internationalen Commission, von der Größe der Idee begeistert, irgendeine Entschädigung für seine Leistungen je angenommen hat.

Ueber die hydraulischen Witze des Hrn. Stephenson und über die Schwelle zu Teddigton, welche das Vordringen der Flut in der Themse bis Windsor hindert, schweige ich erröthend für die Wissenschaft; und es mag Hrn. Stephenson zur Beruhigung dienen, daß der Calcul über die Einwirkung von Ebbe und Flut in den Suezkanal längst schon fertig, und auch veröffentlicht worden ist. Wenn Hr. Stephenson das Project der internationalen Commission gekannt hätte, so würde er nicht übersehen haben, daß ein Mitglied derselben, Hr. Lieussou, diesen Calcul als eine der Grundlagen des Projectes schon längst entworfen hatte. Derselbe ist dem Rapport der internationalen Commission beigegeben, der Wasserstand im Kanal und den Häfen für jene Zeit ziemlich genau festgestellt. Wenn man als Mann der Wissenschaft über den Gegenstand spricht, muß man denselben gelesen haben. Hr. Stephenson beweist durch sein Ignoriren desselben mindestens eine sehr bedeutende Oberflächlichkeit.

Der von mir unterfertigte Brief in der „Oesterreichischen Zeitung" vom 18. Juni ist wirklich von mir und ganz von meiner Hand geschrieben, denn ich bin nicht gewohnt, meinen Namen zu verkaufen. Mit Unrecht beklagt sich Hr. Stephenson über dessen Inhalt, denn der Brief bezieht sich nur auf seine im englischen Parlamente vorgebrachten Aeußerungen, womit er nicht nur das Project, sondern die ganze internationale Commission, wovon ich Mitglied zu sein mir zur Ehre anrechne, angriff und bloßstellte. Und da er gar seine Meinung auch dem „Oesterreicher" unterschieben zu wollen schien, mußte ich mich wol dagegen sträuben. Darin wird kein Unbefangener Mangel an Loyalität erblicken. Hr. Stephenson hat seine Antwort auch in Form einer Broschüre separat erscheinen lassen. In derselben hat er aber seine eigenen, in meinem Briefe angeführten Worte, welche die eigentliche Grundlage der ganzen Controverse bilden, nicht wiedergegeben. Es fragt sich nun, ob eine solche Unterlassung auch loyal ist.

Nach alledem nimmt sich der Schluß der Antwort des ehrenwerthen Gentleman, worin er erklärt, daß er keine feindliche Abneigung gegen den Kanal hätte, wenn er commerziell lohnend wäre, ganz seltsam aus. Er wäre entzückt, wenn sich zwischen den beiden Meeren ein Kanal, etwa wie der Bosporus und die Dardanellen, herstellen ließe u. s. f. Da fragt es sich wieder: Würde dieser Kanal dann dennoch lohnend werden? Besteht zwischen dem Schwarzen Meere und dem Marmarameere ein Niveauunterschied von 30 Fuß? Oder ist Ebbe und Flut am Bosporus und in den

Dardanellen so mächtig, daß die von Hrn. Stephenson gewünschte Strömung erhalten werde? Wie reimt der ehrenwerthe Gentleman alle diese Widersprüche zusammen?

Ich wiederhole daher meinerseits, daß ich fester als je an die lohnende Ausführbarkeit des Suezkanals glaube, und empfehle Hrn. Stephenson ein fleißiges Studium der einschlägigen Schriftstücke.

Negrelli.

Der sardinische Bautenminister hatte schon früher über denselben Gegenstand eine ausführliche Abhandlung geschrieben und auch darin die Herren Mac Clean und Manby, die doch den Bericht der internationalen Commission mit unterzeichnet haben, wegen ihres halben Widerrufs zurechtgewiesen und ihnen die Haltlosigkeit ihrer Behauptungen nachgewiesen.

Antwort des Hrn. Paleocapa an Hrn. Stephenson und an die Herren Mac Clean und Manby.

Das Bulletino dell' istmo di Suez enthält eine Denkschrift des Hrn. Paleocapa über die Frage der Centralbewässerung durch den Nil. Diese ausgezeichnete Arbeit geben wir in ihren Hauptpunkten hier in gedrängtem Auszuge wieder.

Als Veranlassung dieser ausführlichen Darstellung des berühmten Ingenieurs dienen die Discussionen, welche vor kurzem im englischen Unterhause über das Unternehmen des Hrn. von Lesseps stattgefunden haben, und die, abgesehen von dem geringen nachtheiligen Einflusse, welchen sie auf das Verdienstliche dieses Unternehmens ausüben können, ihm dennoch derart zu sein scheinen, daß sie einigen Zweifel in die Aufrichtigkeit und vollkommene Ehrenhaftigkeit der auf beiden Seiten betheiligten Männer erwecken könnten. Es kommt darauf an, zu wissen, ob die Herren Mac Clean und Rendel in der That den letzten Beschlußnahmen der internationalen Commission zugestimmt, oder ob sie zur richtigen Zeit eine ausführliche Erklärung über ihre Nichtzustimmung abgegeben haben. Ferner kommt es darauf an, zu wissen, welches Gewicht die unmotivirten Behauptungen des Hrn. Stephenson gegen das fragliche Unternehmen besitzen.

Infolge der über diesen Zwischenfall bereits zwischen Hrn. von Lesseps und Hrn. Barthélemy St.-Hilaire einerseits und den Herren Manby und Mac Clean andererseits gewechselten Correspondenz glaubt Hr. Paleocapa nicht, abermals darauf eingehen zu müssen, um so mehr, als wol auf beiden Seiten nur Misverständniß und keine unehrenhafte Absicht vorlag.

Nur kann sich Hr. Paleocapa nicht enthalten, über eine Stelle in einem von den Herren Manby und Mac Clean an Hrn. von Lesseps gerichteten

Briefe sich näher auszulassen. In diesem Briefe, der am 21. August 1857 geschrieben, aber erst am 16. Juni 1858 in Abschrift an Hrn. von Lesseps gelangt ist, heißt es:

„Die Bemerkungen des Hrn. Paleocapa über die Rede des Hrn. Stephenson sind in mehrfacher Beziehung unanwendbar in Anbetracht, daß Hr. Stephenson die gegenwärtigen Vorschläge der Commission nicht kritisirt; er richtet sich auch nicht, wie Hr. Paleocapa zu glauben scheint, gegen das von einigen Mitgliedern vorgebrachte Project, einen Kanal über dem Meeres niveau zu bauen, aus dem Nile zu bewässern und in dem Tiefwasser der beiden Meere mit Schleusen abzuschließen, ähnlich wie im Caledonischen Kanale. Die Bemerkungen des Hrn Stephenson richten sich gegen einen Verbindungskanal, der zwischen beiden Meeren einen Bosporus oder einen Arm bildet und von dem Nile und nicht von den Meeren bewässert wird, — ein System, das, glauben wir, ebenfalls von allen Mitgliedern der Commission zurückgewiesen werden würde."

Aus dieser Stelle und aus dem Inhalte des ganzen Briefes ging hervor, daß Hr. Stephenson den Commissionsentwurf nicht getadelt, sondern nur dem Projecte der Herren Mac Clean und Manby den Vorzug gegeben hat, das von Hrn. Rendel gebilligt worden ist, wie sie sagen (und da sie es sagen, so glaube ich es auch). Sie wollen also behaupten, daß Hr. Stephenson keineswegs den Durchstich der Landenge für unmöglich erklärt oder das Unternehmen als ruinös für die daran betheiligten Kapitalisten hält.

„Demzufolge hätte ich", fährt Hr. Paleocapa fort, „ungerechterweise den Sinn der Worte des Hrn. Stephenson entstellt; ein Vorwurf, der mir von niemand, am wenigsten einem berühmten Ingenieur gegenüber gemacht werden kann, für den ich nicht allein die größte Achtung, sondern auch viele Dankbarkeit empfinde, da seine Kenntnisse mir bei einer Gelegenheit sehr nützlich geworden sind. Nach einer Besprechung mit ihm im Jahre 1850 wurde ich in meiner Ansicht bestärkt, ein gewisses System von Locomotiven für eine sehr stark abfallende Eisenbahnstrecke bei Dusina zurückzuweisen und dafür die von ihm gelieferten Locomotiven einzuführen, welche das beste Resultat hervorgebracht haben.

„Es mag jeder competente und unparteiische Mann darüber entscheiden, ob man je der Rede des Hrn. Stephenson den Sinn beilegen kann, welchen die Herren Manby und Mac Clean ihr geben wollen, ob nicht seine offene und absolute Opposition gegen den Durchstich der Landenge daraus hervorgeht und ob nicht endlich eine unzureichende Bekanntschaft mit dem historischen Theile der Frage, sowie mit den Vorarbeiten, Discussionen und Beschlüssen der internationalen Commission daraus hervorgehe.

„Auch der geringste Zweifel, welcher darüber noch walten könnte, muß durch die Worte Palmerston's verwischt werden. Jedermann weiß, daß Lord Palmerston ein offener und energischer Gegner des Suezkanals ist, auf welche

Weise man ihn auch ausführen mag. Gerade jedoch Lord Palmerston hat sich am meisten auf die Rede seines ehrenwerthen Freundes Stephenson berufen, und man hat nichts davon gehört, daß Hr. Stephenson geantwortet hätte, man habe seiner Rede eine ungenaue oder allzu weite Auslegung gegeben.

„Außerdem mußte Hr. Stephenson aus den Antworten, die ihm aus allen Theilen Europas ertheilt wurden, wol wissen, wie jedermann seine Worte verstanden habe. Hatte man sie unrichtig verstanden, so mußte er die falschen Ansichten hierüber berichtigen. Warum aber hat er dagegen bei der zweiten Parlamentsdebatte über diese Frage zur Unterstützung D'Israeli's, der mit seinem Vorgänger ganz einverstanden war, dasselbe gesagt, was er bereits zur Unterstützung dieses letztern gesagt hatte?

„Ich glaube also wohl, daß man mit Unrecht behauptet hat, meine Bemerkungen seien auf die Rede des Hrn. Stephenson nicht anwendbar. Indem ich mich gegen eine solche Anklage rechtfertige, bin ich weit davon entfernt, mich darüber zu beklagen, da ich hierdurch Gelegenheit bekomme, den eigentlichen Gegenstand der Discussion, die technische Seite der Frage, in ein helleres Licht zu setzen.

„Der Knotenpunkt der Frage, wie sie von den Herren Mac Clean und Manby angeregt wird, ist die Entscheidung, ob man dem Projecte dieser Herren oder dem der Commission den Vorzug geben soll. Das erstere besteht darin, das Niveau des Kanals über das des Meeres vermittelst sehr hoher Eindämmungen zu verlegen und den Kanal bis in das Tiefwasser des Meeres hinauszuführen, um, wie ausdrücklich erklärt wird, «sich der Nothwendigkeit des Baggerns zu überheben», denselben an beiden Mündungen mit Schleusen abzusperren und so ein großes Nilwasserbassin zu bilden, in welchem die Schiffe durch die beständige Arbeit der Schleusen aus- und einlaufen. Das sehr einfache Project der Commission besteht darin, einen wirklichen künstlichen Arm zwischen beiden Meeren in genügender Tiefe anzulegen, um den Fahrzeugen eine freie und beständige Durchfahrt zu gestatten.

„Ueber die langen und reiflichen Berathungen der Commission, sowol in Aegypten als in Paris, könnte ich die Ingenieure, welche mit Sachkenntniß urtheilen wollen, einfach auf die Sitzungsprotokolle verweisen, wenn ich nicht glaubte, daß sowol in diesen Documenten wie in den durch das Journal de l'Isthme de Suez veröffentlichten stenographischen Protokollen die Sache zu gedrängt und zu abgekürzt gehalten sei.

„Ich fühle mich deshalb veranlaßt, folgende Betrachtungen beizufügen:

„Zuerst könnte man es wol in Zweifel ziehen, ob bei dem niedrigsten Stande des Nils man demselben eine hinreichende Wassermasse entnehmen könnte, um den hochgelegenen Kanal zu nähren, namentlich wenn man den Wasserverlust durch Verdunstung, Einsickerung in den Boden und durch das häufigere Oeffnen der Schleusen in Anschlag bringt (gerade um die Zeit

des niedrigen Wassers im Nil ist die Schiffahrt am lebhaftesten). Ich habe jedoch jetzt nicht Elemente genug zur Hand, um mich positiv darüber auszusprechen.

„Der wahre und hauptsächliche Grund, warum die Commission durch das Mac Clean'sche System den gewünschten Zweck nicht erreichen zu können geglaubt hat, ist die enorme Schwierigkeit, oder sozusagen die Unmöglichkeit, einen Kanal von 148 Kilometer Länge in einer Höhe von 8 Meter über dem Meere anzulegen. Das Gelingen eines solchen Unternehmens wäre sogar problematisch, könnte man die beiden Uferwände in fester Erde aufwerfen. Da aber die Beschaffenheit des Bodens, wenn auch nicht überall, doch größtentheils die Anwendung des Sandes nothwendig macht, so können diese Uferdämme niemals eine absolute und anhaltende Festigkeit erlangen, es sei denn, daß man sie von unten bis oben in außerordentlicher Breite anlegte, daß man sie durch sehr ausgedehnte Einfassungen beschützte, oder ihnen einen ganz unmerklichen Abfall nach der Landseite hin gäbe. Dies alles würde so unermeßliche Arbeiten nöthig machen, daß sie wol schwerlich jemand der Zeit und der Kosten wegen übernehmen würde. Hr. Mac Clean schreibt freilich unter anderm am 12. Juni 1857 an Hrn. von Lesseps: «Die Ausführung eines Kanals dieser Art wäre so leicht, daß wir das Gelingen desselben als gewiß ansehen, da derselbe keine größern Schwierigkeiten als die gewöhnlichen Arbeiten derselben Art darbietet.» Ich für meinen Theil kenne in keinem Lande Europas ein Werk von derselben Größe und Beschaffenheit.

„Das einzige Beispiel, welches man anführen könnte, ist das Flußsystem der Etsch, das von 4, 6, 8, 10 Meter hohen und fortlaufenden Dämmen von der Einmündung des Alpone bis zum Meere etwa 100 Kilometer lang eingeschlossen ist. Die Bedingungen für den Suezkanal wären weit ungünstiger als für die Dammbauten der Etsch, indem man für letztere, obgleich stellenweise der Boden leicht und manchmal sandig ist, doch überall Thonerde genug vorfindet, um keinen Sand für den Dammkörper selbst verwenden zu müssen; während man in Aegypten den größten Theil der Dämme in Sand aufführen müßte.

„Ferner haben die Dämme der Etsch nur kurze Zeit, sozusagen nur wenige Tage, und nur an einzelnen Stellen, den Druck eines hohen Wasserstandes auszuhalten, denn sie sind auf einer Länge von 100 Kilometer nur für einen Theil der Strecke 6—10 Meter hoch. Die größte Gefahr eines Bruches bei hohem Wasserstande kommt nicht von den Verheerungen einer reißenden Strömung, sondern von dem starken Drucke der Wassermasse selbst her. Die Dämme werden dadurch erweicht, sodaß die innern Böschungen sich plötzlich senken, und dann ist die höchste Gefahr vorhanden; oder auch das Wasser sickert durch die Dämme hindurch und erfüllt die nahe gelegenen Felder. In bedeutenden Entfernungen von dem Damme sind Wasserrinnen,

welche die Gräben anfüllen. Nach und nach erweitern sich die Risse, durch welche das Wasser den Damm durchfließt, oder durch welche es von der Mitte des Flusses aus an die Oberfläche gelangt; plötzlich spritzt schlammiges Wasser auf, unterwühlt die Grundlagen des Dammes, und dann entsteht mitunter der unheilvollste Durchbruch.

„Trotz der Dicke der Dämme und ihres geringen Abfallwinkels muß man sie noch durch große Erdböschungen unterstützen, die, wenige Meter unterhalb der Spitze beginnend, sich weithin in das Land erstrecken.

„Dennoch kann man nicht immer das Durchdringen des Wassers verhindern, das mit einem male verderblich wird, wiewol es mit dem langsamen Durchsickern von hellem Wasser begann. Trotz aller Dichtigkeit der Dämme und der sie unterstützenden Nebenwerke dauert die Infiltration nicht allein während des hohen, sondern auch während des gewöhnlichen Wasserstandes fort, wo dieselbe längs des ganzen Laufes die Felder bedeckt. Häufig wird durch dieselbe bis auf entlegene Strecken von dem Flusse der Anbau von Reis befördert.

„Dasselbe würde stattfinden, wenn das Niveau des Suezkanals 8 Meter über dem Meere 148 Kilometer lang erhalten würde, namentlich da man, wie gesagt, den größten Theil der Eindämmung aus reinem Sande aufführen müßte.

„Außerdem würden durch Einführung des schlammigen Nilwassers und durch dessen Infiltration in den Sand die Dämme und der Boden des Kanals in den Zustand der Versumpfung übergehen. Meine langen an den venetianischen Küstenflüssen und namentlich an der Etsch gesammelten Erfahrungen haben mich davon überzeugt, daß man bei einem längern Drucke auf 5 und 8 Meter hohe Dammwände die Verschlammung nicht beseitigen und das Durchdringen des Wassers nicht in eine langsame, ungefährliche, helle Infiltration verwandeln kann.

„Nach authentischen Documenten begann die theilweise und hohe Eindämmung der Etsch bereits im 11. oder gar im 10. Jahrhundert, und kein Theil dieser hochaufgeführten Werke ist jünger als 2—300 Jahre. Obgleich oft erhöht, vergrößert u. s. w. u. s. w., aber dennoch denselben alten Kern darbietend, sind diese Dämme in beständiger Gefahr eines Durchbruchs infolge von Infiltrationen; man muß sie während des hohen Wasserstandes durch die gewöhnlichen und außergewöhnlichen Aufseher mit großer Sorgfalt bewachen lassen, um an allen gefährlichen Punkten, bald hier, bald dort, Arbeiter versammeln zu können.

„Ich habe bereits in der Commission geltend gemacht, daß die Etsch ein sehr civilisirtes, wohl verwaltetes, von einer zahlreichen und wohlhabenden Bevölkerung bewohntes Land durchströmt; daß diese Bevölkerung weiß, daß ihr Eigenthum und ihr Leben von der Erhaltung der Dämme abhängt; daß es dort also sehr leicht ist, nach der Ansicht der Ingenieure und nach den

Verhältnissen die Aufsicht beliebig zu vermehren. Diese beständige Aufsicht wird von der Bevölkerung um so bereitwilliger ausgeführt, als stets die Furcht herrscht, es möge, trotz der darauf gesetzten Todesstrafe, irgendeine Zahl von Bösewichtern, denen an der Erhaltung des einen Dammes nichts gelegen ist, denselben auf der entgegengesetzten Seite durchstechen.

„Diese meine Bemerkung in der Commission mag wol zu einem Misverständnisse Veranlassung gegeben haben, indem aus dem stenographirten Sitzungsprotokolle vom 24. Juni 1856 hervorgeht, daß Hr. Mac Clean nur auf die Polizeifrage Gewicht lege und die Unmöglichkeit anerkenne, so hohe Dämme polizeilich beschützen zu können u. s. w.

„Ich habe jedoch damals in ganz bestimmter Weise nicht allein auf diese an sich sehr wichtige Nothwendigkeit aufmerksam gemacht, einen 148 Kilometer langen Damm gegen die Böswilligkeit der Menschen zu schützen, sondern auch, und zwar noch mit viel mehr Nachdruck, auf die andere Nothwendigkeit, auf der ganzen Strecke zahlreiche Abtheilungen von intelligenten und geübten Arbeitern aufzustellen, um etwaige durch den starken Wasserdruck bewirkte Beschädigungen zu entdecken, und auf jedem Punkte und zu jeder Tages- und Nachtszeit die nöthigen Arbeitskräfte zur augenblicklichen Ausbesserung versammeln zu können.

„Dies waren die Gründe, welche mich gegen das Mac Clean'sche Project bestimmten, und dabei glaubte ich von der großen Schwierigkeit noch absehen zu müssen, in einer Entfernung von 3500 Metern von der Mittelmeerküste und von 2000 Metern von der des Rothen Meeres Schleusen an den beiden Mündungen zu bauen und den Kanal durch Dämme so weit hinauszuführen. Ich habe auch von der mühsamen und langsamen Arbeit des Schleusenöffnens abgesehen. Endlich habe ich von den unvermeidlichen Zeitverlusten abgesehen, so oft eine Ausbesserung der Schleusen oder der Dämme die Schiffahrt verhinderte. Abgesehen von alledem, glaube ich, daß es in Aegypten noch weniger als irgendwo anders möglich ist, einen so langen Kanal in dieser Höhe zwischen Sanddämmen anzulegen. Bedeutende und häufige Durchbrüche würden, meiner Ansicht nach, nicht vermieden werden können, die nicht einen lokalen, schnell auszubessernden Schaden bringen, sondern weithin durch die von dieser Höhe herabstürzenden Wasser die Sandwände wegspülen würden.

„Dabei habe ich mir nie die großen Schwierigkeiten verhehlt, welche die Anlage eines offenen Meerkanals bieten wird; aber ich bin weit entfernt zu glauben, daß man sie nicht besiegen werde, oder daß die Kosten im Verhälnisse zu den unermeßlichen Vortheilen zu groß sein würden.

„In dem angeführten Briefe vom 12. Juni 1858 stützt sich Hr. Mac Clean hauptsächlich auf eine Stelle in dem Berichte der Ingenieure des Vicekönigs von Aegypten, die sich Bd. III, S. 148, unter den von Hrn. von Lesseps veröffentlichten Documenten vorfindet. Es ist wahr, daß die

großen Schwierigkeiten, den ägyptischen Boden durch Menschenarme zu bearbeiten, daselbst in dem bedenklichsten Lichte erscheinen, und nachdem die großen und mühevollen Arbeiten für Ausgrabung und Unterhaltung der verschiedenen ägyptischen Kanäle beschrieben sind, wird erklärt, daß derartige Werke ungeheuern Aufwand von Geld und Arbeitskräften erheischen; es wird beigefügt, «daß, um den gewöhnlichen Beschäftigungen des Ackerbaues eine so beträchtliche Zahl von Arbeitern zu entziehen, eine absolute Nothwendigkeit vorhanden sein müsse, denn man füge dem Lande großen Schaden zu, und diesen großen Uebelstand sollte man möglichst vermeiden».

„Dabei muß berücksichtigt werden, daß die Bemerkungen der beiden Ingenieure des Vicekönigs in der Absicht gemacht worden sind, den besten Ausgangspunkt für den von ihnen vorgeschlagenen Süßwasserkanal anzulegen, welcher die Binnenschiffahrt Aegyptens mit dem Kanale vermitteln, den Kanalarbeitern Trinkwasser liefern und gleichzeitig zur Bewässerung eines Theiles des Bodens dienen soll.

„Die Commission ging auf den Plan der beiden Ingenieure ein, nicht allein weil die andere vorgeschlagene Richtung in Bezug auf Erdarbeiten große Schwierigkeiten darbot, sondern auch noch aus vielen andern wesentlichen Gründen, welche der Commissionsbericht (S. 149—152) aufführt.

„Man konnte also wol mit Recht sagen, daß, um diese Schwierigkeiten zu bewältigen, eine absolute Nothwendigkeit vorhanden sein müsse; das heißt aber keineswegs, daß, wenn diese Schwierigkeiten aufstießen, man sie nicht bewältigen dürfe. Man muß überhaupt die Schwierigkeiten nicht in absoluter Weise, sondern in Bezug auf die Wichtigkeit des zu erlangenden Resultats anschlagen.

„Die Commission konnte diese Schwierigkeiten als entscheidend bei der Wahl zwischen zwei Plänen ansehen; aber deshalb hielt sie dieselben nicht für unüberwindlich und ist keineswegs deshalb vor dem Durchstich der Landenge zurückgewichen.

„Aber ein noch weit triftigerer Grund widerlegt die Folgerungen, welche Hr. Mac Clean aus den Worten der ägyptischen Ingenieure ziehen wollte. Sie setzen voraus, daß die Ausgrabungen in beträchtlicher Tiefe nur mit unvollkommenen Mitteln, d. h. nur durch eine Unmasse von Menschenarmen vorgenommen werden sollen. Ich glaube jedoch, daß man ganz andere Mittel für die Ausführung dieses großen Werkes anwenden wird. Vor allem ist es klar, daß man an den beiden Endpunkten die Ausgrabungen durch Baggermaschinen vornehmen kann, deren Zahl man mit dem Fortschreiten des Werkes beliebig vermehren kann. Da jedoch die Arbeit, wollte man einzig an beiden Enden sie in Angriff nehmen, zu langsam vorschreiten würde, so könnte man längs der ganzen Strecke eine gewisse Zahl hinlänglich tiefer und breiter Bassins durch Handarbeit ausgraben, sie durch einen eigens gegrabenen Kanal, oder durch den vorher vollendeten Süßwasserkanal,

oder durch beide zugleich mit Wasser füllen und in jedem dieser Bassins zwei oder drei Baggermaschinen errichten, deren Material man an Ort und Stelle schaffen würde. Die Menschenhände hätten also den geringsten Theil der Aufgabe auszuführen, d. h. nur die Erdarbeiten, welche ihrer geringen Tiefe wegen nicht zu schwierig sind. Wenn ich nicht irre, ist dieses System bereits bei den Rhonearbeiten angewandt worden.

„Man wird auf diese Weise auch die Arbeiten in den sandigsten Stellen sicher vollenden können; denn so schwer diese Arbeiten im trockenen Sande sind, so leicht sind sie, wenn der Sand durch den Wasserdruck zusammengehalten wird. Sollte es selbst an einigen Stellen nöthig sein, die Böschungen mit Mauerwerk zu bekleiden, statt ihnen eine zu große Neigung zu geben, so müßte man es immer eher thun, sollte es auch einige Millionen mehr kosten, als daß man einen über dem Boden laufenden Schleusenkanal errichtete.

„Dies wäre über die erste Anlage des Kanals zu sagen. Was nun die Erhaltung der Ufer anbelangt, so ist dies immer leichter bei einem in den Boden selbst eingegrabenen Kanal, als bei einem, der durch sehr hohe Dämme künstlich gebildet wird.

„Denkt man an alle Hülfsmittel, welche die Wissenschaft darbietet und die bis zum eigentlichen Bau noch dargeboten werden können, so ist man wirklich erstaunt, Ingenieure von dem größten Talent und dem wohlverdientesten Rufe den Durchstich der Landenge wegen Schwierigkeiten bestreiten zu sehen, welche mit dem Zwecke in gar keinem Verhältniß stehen, um so mehr, als diese Ingenieure der mächtigen Nation angehören, die nicht allein an die großartigsten Entwürfe, sondern auch an deren Ausführung, trotz aller unüberwindlich scheinenden Schwierigkeiten, gewohnt ist.

„Nicht minder erstaunt bin ich, daß englische Ingenieure, welche besser als alle andern die Wichtigkeit der größten Schnelligkeit und Bequemlichkeit für Handel und Schiffahrt kennen sollten, einem Kanale den Vorzug geben, der, in künstliche Dämme eingeschlossen, nur durch zahlreiche Schleusen den Schiffen zugänglich wird und dadurch der Durchfahrt nur Verzögerungen und Unterbrechungen bereiten kann.

„Zuletzt haben die Herren Mac Clean und Manby noch einen andern Vorzug für ihren Plan geltend zu machen gesucht, daß nämlich durch denselben die vorhandenen politischen Schwierigkeiten größtentheils beseitigt würden.

„Wie das geschehen soll, begreife ich nicht. Handelt es sich um die von Lord Palmerston ausgesprochenen Befürchtungen in Betreff der hierdurch compromittirten Integrität des türkischen Reichs, so bestehen dieselben so gut bei einem eingedämmten als bei einem offenen Kanal. Nur könnte man in ersterm Falle denselben durch eine Bresche schneller vernichten. Ich habe jedoch zu viel Achtung vor dem ehrenwerthen Charakter der beiden berühmten englischen Ingenieure, um ihnen einen solchen Hintergedanken zuzutrauen.

„Vielleicht glaubt man auch in Hinweisung auf die großen Schwierigkeiten des Schleusenbaues im offenen Meere und deren Benutzung für große Schiffe dem Kanal und den Schleusen kleinere Dimensionen geben zu können. Auf diese Weise könnte derselbe nicht zur Durchfahrt für Linienschiffe dienen und würde die englische Seeherrschaft im Rothen und im Indischen Meere nicht gefährden.

„Ist dies der Grund, so könnte man denselben Zweck erreichen, wenn man den offenen Kanal weniger breit und tief anlegte. Die Commission war jedoch berufen, einen Entwurf aufzustellen, welcher den Bedürfnissen aller Nationen am meisten entspricht, und weit entfernt, einen Widerstand englischerseits vorauszusetzen, glaubte sie im Gegentheil, daß England mehr als andere Staaten daran gelegen sein müsse, viele große Schiffe so schnell als möglich in die Meere senden zu können, wo es ein so ungeheures Reich besitzt; die letzten Ereignisse haben wol gezeigt, daß die Commission richtig vorausgesehen hatte.

„Die Commission hatte den Auftrag, einen Plan vorzulegen, der am besten einen vollständigen Erfolg verspreche: die Frage mußte für sie eine rein technische und ökonomische sein. Politische Erwägungsgründe würden sie vollkommen umgestalten und eine ganz andere Lösung nothwendig machen. Es handelte sich dann darum, zu entscheiden, ob ein großes Werk, das in dem Gebiete eines hochherzigen Herrschers ausgeführt werden soll und von allen Völkern Europas und Asiens seines großen Nutzens und unermeßlichen Einflusses wegen sehnlichst erwünscht wird, deshalb aufgegeben werden müsse, weil einige Männer, welche die Macht in England in Händen haben, glauben, deshalb könnte man ihre politischen Plane durchkreuzen. Dies ist nun sicherlich keine Aufgabe für eine Commission, welche ausschließlich aus Männern der Wissenschaft besteht.

P. Paleocapa."

„Nachschrift.

„Meine Bemerkungen waren bereits unter der Presse, als mir ein Auszug der Erwiderung des Hrn. Stephenson auf einen Brief des Hrn. Negrelli zukam.

„Beim Lesen desselben sieht man, daß ein großer Theil meiner Bemerkungen überflüssig war.

Während in der That die Herren Mac Clean und Manby versichern, daß ich den Sinn der Stephenson'schen Worte misverstanden oder entstellt habe, wodurch das Lesseps'sche Unternehmen nicht als unmöglich hingestellt werde, so wenig als ihr eigenes Project, behauptet Hr. Stephenson offen und frei, «daß es unmöglich ist, den Kanal unter solchen Bedingungen als ein dem gewünschten Zwecke entsprechendes Werk hinzustellen, und daß die Kapitalien, welche sich auf ihre Gefahr auf das Lesseps'sche Unternehmen verließen, unzweifelhaft verloren seien».

„Es scheint mir, daß die unter uns, welche so leicht die Einwendungen gegen den Durchstich der Landenge entgegennehmen, als handle es sich um ein den italienischen Interessen feindseliges Werk, und sich dabei auf die Ansichten englischer Ingenieure von unbestrittenem Verdienste stützen, sich davon überzeugen müßten, daß die offenbaren Widersprüche, welche ihre Ansichten darbieten, das ihnen beigelegte Ansehen vermindern oder gar vollständig aufheben müßten.

„Paleocapa."

Die Herren Rendel, Mac Clean und Manby und der Bericht der internationalen Commission.

Hr. Robert Stephenson hat in seiner ersten Erklärung im englischen Parlamente bekanntlich behauptet, daß der verstorbene Hr. Rendel demselben nicht beigestimmt habe, und sich auf die abweichenden Ansichten des Hrn. Mac Clean berufen. Was nun Hrn. Rendel betrifft, der durch Krankheit verhindert, den Sitzungen der internationalen Commission beizuwohnen, so wurden demselben die Probebogen des Berichts vor dem Drucke mitgetheilt und hat sich derselbe mit demselben einverstanden erklärt, wie aus folgenden Briefen hervorgeht:

Hr. Manby an Hrn. Barthélemy St.-Hilaire.

London, 29. November 1856.

Ich möchte Ihnen nicht das geringste Hinderniß machen, und noch weniger die stattgefundene Verzögerung meinem trefflichen Freunde Mac Clean zur Last legen; aber ich muß die Wahrheit sagen: er hat die Bogen mit auf das Land genommen und schickt sie mir trotz aller meiner Briefe nicht zurück. Ich weiß, daß er im Augenblicke sehr damit beschäftigt ist, die Bills für die Session bei der Kammer einzureichen. Er soll heute Abend zurückkommen. Da ich alles gelesen habe und nichts zu ändern sehe, so bitte ich Sie, nicht länger zu zögern, sondern Dienstag Morgens abdrucken zu lassen, wenn Sie keine telegraphische Depesche erhalten, welche Ihnen etwaige Abänderungen anzeigt, und in diesem Falle schreibe ich Ihnen Montag. Ich bedaure diese Verzögerung sehr, und bitte Sie, in Bezug auf uns, sie zu entschuldigen.

Ich habe die einzelnen Bogen stets am Tage Ihres Eintreffens gelesen: denn trotz meiner Beschäftigungen habe ich immer Zeit für Angelegenheiten wie die des Suezkanals. Nur für gewöhnliche Unterhaltungen finde ich keine Zeit.

Hr. Manby an Hrn. Barthélemy St. Hilaire.

London, 1. December 1856.

Wir haben die Probebogen zusammen durchgegangen, und es freut mich sehr, Ihnen zu sagen, daß, nach unserm Dafürhalten, nichts daran zu ändern ist.

Was nun Hrn. Mac Clean betrifft, so ist allerdings wahr, daß im Juni 1856 der internationalen Commission eine Note überreicht wurde, worin vorgeschlagen wird, den Suezkanal aus dem Nil zu speisen und denselben in seiner ganzen Länge von Suez nach Pelusium einzudämmen und ihm eine Höhe von 24 Fuß über dem Spiegel der beiden Meere zu geben.

Die internationale Commission discutirte dieses System, sowie jenes der Herren Talabot und Barrault, sogar das alte von Hrn. Lepère discutirt hatte. Vor den Einwendungen, welche man gegen einen Süßwasserkanal erhob, erklärten die englischen Ingenieure durch das Organ des Hrn. Manby, sie hätten damit keinen förmlichen Antrag gemacht, sondern nur die Aufmerksamkeit der Commission auf diese Hypothese lenken wollen.

Dieser Zwischenfall war, wie gebührend, in das Protokoll der internationalen Commission aufgenommen worden; jedoch auf Verlangen der englischen Ingenieure ward jede Spur davon in den gedruckten Protokollen unterdrückt.

Man hätte also glauben sollen, die englischen Ingenieure hätten auf ihre Meinung Verzicht geleistet, und nicht ohne Erstaunen sieht man sie nach diesen Vorgängen im Schoße der Commission wieder auftauchen. Man kann hierüber den Bericht der Commission Kap. VIII, p. 67 rc. und im Anhange die Protokolle p. 340 u. 346 nachsehen.

Wir theilen aber hier den auf Verlangen der Herren Mac Clean und Manby unterdrückten Bericht über den betreffenden Zwischenfall mit:

Internationale Commission für den Durchstich der Landenge von Suez.

Dritte Sitzung. Dienstag, 24. Juni 1856.

Stenographirte Discussion über die Bewässerung des Kanals durch Süßwasser nach dem in einer Note von den Herren Rendel, Mac Clean und Manby gemachten Vorschlage.

Präsident: Hr. Mac Clean hat seine Meinung nicht abgeben wollen; er hat nur Noten eingereicht. Ich glaube zu verstehen, daß er diese Bemerkung machte, um die Unterhaltung auf diesen Punkt zu bringen, ohne

einen bestimmten Vorschlag daraus zu machen. Ebenso, wie man die Frage über die gerade Richtung des Kanals discutirt hat, so will er auch, daß die Commission sich darüber ausspreche, ohne ein weiteres Gewicht darauf zu legen, als auf eine Unterredung, wie es auch in Betreff der indirecten Kanalanlage des Hrn. Talabot geschehen ist. Betreffen von den ihm dabei gemachten Bemerkungen, verlangte er nähere Auskunft. Er verlangt weiter nichts, als sich mit der Commission über die praktische Frage der Ausführung des Kanals zu verständigen.

Hr. Manby: Es war keine feste Idee. Er wollte die Aufmerksamkeit der Commission auf die Bewässerungsfrage lenken, wie sie auch auf andere Punkte gelenkt worden war.

Präsident: Ich verstehe, daß Hr. Mac Clean seine Idee aufgibt.

Hr. von Lesseps: Hr. Mac Clean erkennt, daß die ihm gemachten Bemerkungen vorwiegend sind. Er hielt nur an der Polizeifrage fest und sieht ein, daß es nicht möglich ist, zum Schutze so hoher Dämme eine Polizei einzurichten.

Präsident: Dies ist eine Sache, welche der Wissenschaft fern liegt. Es ist eine Polizeifrage.

Hr. Mac Clean: Es ist eine abgethane Sache, daß die polizeiliche Beaufsichtigung nicht möglich ist. Ich kann das Gegentheil nicht behaupten. Ich habe kein Mittel, die Möglichkeit darzuthun.

Hr. von Lesseps: Ich glaube feststellen zu müssen, was die Herren Mac Clean und Manby mir gesagt haben. Hr. Mac Clean hat bei Einreichung seiner Note keinen andern Zweck, als die Bemerkungen vorzulegen, welche er mündlich gegeben hätte, die Aufmerksamkeit der Commission auf die Möglichkeit, den Kanal mit Süß= oder Meerwasser zu füllen, zu lenken und sich selbst darüber aufzuklären. Die gestrigen Debatten schienen mir die Sache in das richtige Licht zu setzen. Unter diesen Umständen besteht Hr. Mac Clean nicht auf seiner anfänglichen Ansicht, die nur den Zweck hatte, die Commission auf seinen Vorschlag aufmerksam zu machen. Man mußte also das Verwerfen des Vorschlags so ansehen, als fiele es auf Hrn. Mac Clean zurück. Er wollte nur die hohe Einsicht der Commission anrufen, indem er ihr vorschlug, nach Kenntnißnahme ein Project zurückzuweisen, das bisher unter einem unvollständigen Gesichtspunkte dargestellt worden war.

Hr. Lieussou: Die Commission hat die Süßwasserfrage geprüft. Einzelne Mitglieder haben Einwendungen gegen dieses System vorgebracht, dessen Vorzüge man hervorhob. Die Commission hat darüber verhandelt, und ich glaube, daß nur noch über dieses System abzustimmen und zu sehen ist, ob die Commission einstimmig oder mit getheilten Stimmen es verwirft. Es muß über dieses System abgestimmt werden, wie über das des directen Kanals.

Hr. von Lesseps: Hr. Mac Clean hat Bemerkungen über einen Süßwasserkanal gemacht.

Hr. Lieusson: Ich bitte um die Erlaubniß, die ägyptischen Protokolle zu verlesen; der Einwand war damals derselbe.

Präsident: Die Discussion hat uns über die Frage aufgeklärt. Ich frage die Commission, ob sie über die Frage, den Kanal mit Süßwasser zu nähren, abstimmen will.

Hr. Renaud: Ich frage Hrn. Mac Clean, um die Discussion zu erschöpfen, ob er lieber sein Niveau sieben Meter über dem Mittelmeer halten oder seine Idee dahin abändern will, daß er dieses Niveau in der Weise tiefer legt, daß die Misstände seines Systems dadurch vermindert werden, obgleich sie immer noch, wenn auch in geringerm Grade, vorhanden sein werden.

Hr. von Lesseps: Erlauben Sie mir die Frage, ob es nicht einfacher wäre, die Frage so zu stellen: Es gehe aus den gestern gegebenen Erklärungen hervor, daß jedermann sowol über die Misstände einig ist, den Kanal aus dem Nil zu bewässern, als auch über die Vortheile, die Landenge in ihrem niedrigsten Theile zu durchschneiden.

Hr. Renaud: Man müßte, im Interesse des Vorschlags des Hrn. Mac Clean, feststellen, daß ein Uebelstand vorhanden ist, der alle andern beherrscht.

Hr. von Lesseps: Da die Protokolle die angeführten und wirklichen Gründe angeben, so hieße, einen anführen, den andern Wichtigkeit beilegen.

Hr. Renaud: Man muß wissen, ob man auf Sümpfen Dämme anlegen kann; ich glaube, daß dies ein Einwand von großem Gewichte ist.

Hr. von Negrelli: Es besteht auch die Bemerkung, daß die Bewässerung durch den Nil in kurzer Zeit den Kanal verstopfen wird, wie wir es in dem Kanal Mahmudieh sehen, der jährlich verstopft ist und unermeßlicher Reinigungsarbeiten bedarf. Dieses Jahr waren mehrere Wochen lang 130000 Menschen beschäftigt, den Nilschlamm auszuräumen. Wenn in einem durch Schleusen gesperrten Seekanale die Bewässerung durch den Nil bewerkstelligt wird, so kann man annehmen, daß das Wasser ganz ungehindert seinen Schlamm absetzt, weil keine Strömung vorhanden ist. Wir werden dasselbe sehen, was wir jedes Jahr für den Kanal Mahmudieh sehen.

Hr. Manby: Es ist da keine Strömung vorhanden, um den Schlamm fortzuführen.

Hr. Paleocapa: Man muß den Kanal durch das Meer bewässern.

Präsident: Ich glaube, man muß über die Frage in ihrer ursprünglich von mir festgestellten Form abstimmen. Ich wiederhole sie: Soll man den directen Kanal durch den Nil oder durch das Meer bewässern?

Die Comission entscheidet einstimmig, daß der Kanal durch das Meer bewässert werden soll.

Fünfte Sitzung. Mittwoch, den 25. Juni 1856.
Stenographirter Bericht über die Vorlesung des Protokolls.

Hr. Lieussou: Hr. Mac Clean hatte die Sache als eine Polizeifrage angesehen.

Hr. Manby: Gestern war gesagt worden, daß die Unterhaltung des Kanals eine polizeiliche Frage sei, und daß diese innere Polizei in einem Wüstenlande nicht gehandhabt werden könne.

Hr. Renaud: Die ganze Bevölkerung von Unteritalien ist mit Ueberwachung ihrer Dämme beschäftigt, und dort (am Kanal) ist niemand!

Hr. Manby: Hr. Mac Clean hatte verstanden, es sei eine Polizeisache, und als man ihm die Bemerkung über die Erhaltung des Kanals machte, antwortete er: Darum kümmere ich mich nicht, das ist Polizeisache.

Präsident: Streichen Sie den Satz.

Hr. Lieussou: Man müßte also den ganzen Zwischenfall streichen.

Präsident: Nein, streichen Sie nur den Satz. Wollen Sie ihn gefälligst wiederholen, damit Hr. Mac Clean genau höre, wie er lautet.

Hr. von Lesseps: Man müßte sagen: „die Meinung" und nicht „das System" der Herren Rendel und Mac Clean, denn es war nur eine Meinung.

Präsident: Setzen wir: „den Gedanken" (pensée) der Herren Mac Clean nnd Rendel.

Hr. Paleocapa: Am besten wird man sich auf die dem Protokolle beigefügten Noten beziehen, weil sie der Ausdruck der beiden Meinungen sind.

Präsident: In dem ersten Protokolle steht, daß die Note dem Protokoll beigelegt wird. Man wird die ganze Ansicht der Herren in den Noten und den Protokollen finden.

Hr. Lieussou: Vielleicht könnte man ganz einfach setzen: „Die Protokolle der beiden Sitzungen werden verlesen und angenommen. Hr. Mac Clean, eingeladen, seine Antwort schriftlich abzugeben, theilt diese mit, und sie wird von Hrn. Manby übersetzt. Bei Vorlegung dieser Note hatte er vor allem den Zweck, die Aufmerksamkeit der Commission auf ein neues Bewässerungsmittel für den Kanal zu lenken. Er hat die Absicht nicht gehabt, einen förmlichen Antrag hierüber zu stellen."

Hr. Manby: Er führte nur nochmals seine Meinung aus, welche in der dem Protokoll angehängten Note enthalten ist.

Hr. Lieussou: Wenn man diesen Zwischenfall streichen will, so ist es mir recht; ich kann es aber nicht für mich thun.

Hr. von Lesseps: Ich wünschte sehr gern, daß man diesen Zwischenfall nur als Gegenstand einer Besprechung hinstellte, ähnlich, wie derselbe über die beiden Kanalsysteme der Herren Barrault und Talabot stattgefunden hat.

Mougel-Bei: Hr. Mac Clean hat die Aufmerksamkeit der Commission auf diesen Punkt gelenkt, und nachdem man ihn geprüft, hat man abgestimmt.

Hr. Lieussou: In dem Protokolle wird schließlich etwas wegzulassen sein.

Hr. von Lesseps: Da Hr. Manby Secretär ist, so kann er gemeinsam mit Hrn. Lieussou über diese Sache nach der Sitzung das Protokoll abfassen.

Präsident: Hr. Manby wird diesen Satz nach der Ansicht des Hrn. Mac Clean einrichten.

Einige Erklärungen

zum

Verständnisse der französischen Karte des Isthmus.

Isthme de Suez avec le tracé des canaux concédés par S. A. de Vice-roi d'Egypte pour la jonction de la mer rouge à la méditerranée et la jonction de Nil au lac Timsah, tel qu'il a été arrêté par la commission internationale.	Die Landenge von Suez mit dem Riß der von Sr. Hoheit dem Vicekönige von Aegypten bewilligten Kanäle zur Verbindung des Rothen Meeres mit dem Mittelländischen und zur Verbindung des Timsahsees, so wie derselbe von der internationalen Commission festgesetzt worden ist.
Mer méditerranée.	Mittelmeer.
Port de Saïd.	Der Hafen von Saïd.
Golfe de Péluse.	Golf von Pelusium.
Lac Menzaleh.	Menzalehsee.
Ancienne branche Pélusiaque.	Alter pelusischer Arm.
Lac Timsah.	Timsahsee.
Port intérieur.	Innerer Hafen.
Canal de jonction, d'irrigation et de navigation alimenté par, les eaux du Nil.	Verbindungs-, Bewässerungs- und Schiffahrtskanal, gespeist durch die Wasser des Nil.
Bassin de l'Isthme anciennement occupé par la mer rouge, appelé aujourdh'ui Lacs amers.	Becken des Isthmus, ehemals von den Fluten des Rothen Meeres ausgefüllt, heute Bitterseen genannt.
Grand canal maritime.	Großer Seekanal.
Rade de Suez.	Rhede von Suez.
Mer rouge.	Rothes Meer.
Château (abgek. Ch[eau]).	Schloß.
Ancienne.	Alt, ehemalig.
Route.	Straße.
Echelle.	Scala.
Degré.	Grad.
Heures de marche des caravanes.	Marschstunden der Karavanen.

Druck von F. A. Brockhaus in Leipzig.







